MINISTERO DEI TRASPORTI

FERROVIE DELLO STATO

NORME

PER LA CUSTODIA DEI PASSAGGI A LIVELLO A MEZZO DI ASSUNTORI (O ASSUNTRICI)

Edizione 1948

ROMA
Tipo-Lito Ferrovie dello Stato
— 1948 —

NORME
PER LA CUSTODIA DEI PASSAGGI A LIVELLO A MEZZO DI ASSUNTORI (O ASSUNTRICI)

Art. 1.

Attribuzioni e responsabilità degli Assuntori

Scopo del servizio degli Assuntori è di custodire i passaggi a livello che vengono loro affidati, di provvedere alla manovra e alla accudienza dei segnali fissi di cui fosse munito l'attraversamento, ed all'accudienza di altri segnali fissi della quale ricevesse l'incarico.

Art. 2.

Nel disimpegno delle attribuzioni suddette gli Assuntori devono attenersi alle prescrizioni contenute nelle presenti norme e relativi allegati e cioè estratto del Regolamento sui segnali (Alleg. *A*), Istruzione per il servizio del personale di linea (Alleg. *B*), ed Istruzione per l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria (Alleg. *C*). Di tali norme e prescrizioni gli Assuntori hanno l'obbligo di avere perfetta cognizione.

In relazione agli obblighi così risultanti, gli Assuntori hanno la personale e piena responsabilità di tutti i fatti relativi al loro servizio.

Art. 3.

Libri di servizio

Ad ogni Assuntore verranno consegnati dall'Amministrazione i seguenti libri di servizio :

Libretto mod. L-224 sul quale i Sorveglianti della linea dovranno scrivere l'elenco degli attrezzi in consegna all'Assuntore e cronologicamente le disposizioni di indole permanente, relative ai diversi incarichi affidati all'Assuntore ;

Libretto mod. L-225 sul quale il Sorvegliante praticando visite al tronco dovrà scrivere le osservazioni di carattere temporaneo e le osservazioni emerse sul servizio degli Assuntori.

Gli Assuntori per parte loro dovranno trascrivere su quest'ultimo libretto le comunicazioni ricevute a mezzo di correntale o di fonogramma relative all'annuncio dei treni, come è detto in appresso, ed in genere tutte le notizie ed i fonogrammi relativi alla circolazione dei treni.

Dovranno inoltre registrare i guasti verificatisi agli impianti e meccanismi a loro in consegna ed i provvedimenti presi.

All'inizio del servizio giornaliero o alle ore O di ogni giorno l'Assuntore deve scrivere sul registro mod. L-225 la data del giorno stesso; e nel caso che nel giorno precedente non abbia avuto bisogno di trascrivervi alcuna prescrizione o notizia deve scrivere in corrispondenza della data di quel giorno la parola: «*Negativo*».

Art. 4.

Orari, Tabelle di segnali

Gli Assuntori ricevono e devono tenere permanentemente esposto nel locale di servizio un orario sul quale figurano tutti i treni ordinari, nonchè gli straordinari, aventi un orario prestabilito che possono essere effettuati sulla linea ove trovasi il posto di Guardia.

Devono inoltre tenere affisse la tabella dei segnali, occorrendo, con le tabelle appendici.

Art. 5.

Obblighi degli Assuntori per gli annunci dei treni

L'Assuntore è esonerato di massima dal trasporto delle correntali.

Tutte le volte però che riceve la correntale, l'Assuntore deve prenderne cognizione, adempiere alle formalità stabilite e dopo averla firmata, dovrà registrarla sul libretto di servizio mod. L-225 di cui il posto di guardia è provvisto, indicandone l'ora di ricevimento.

Gli Assuntori addetti ai posti di guardia collegati telefonicamente con stazioni nei quali le correntali vengono comunicate per mezzo di telefono, dovranno regolarsi come è indicato nell'articolo 9 dell'allegato *B*.

È fatto obbligo agli assuntori che hanno in custodia dei P. L. che restano chiusi e impresenziati per un determinato periodo della giornata, di prendere egualmente visione delle correntali che vengono emesse durante tale periodo.

Sulle linee dove l'annunzio dei treni straordinari è fatto a mezzo del telefono, gli Assuntori, prima di prendere servizio, dovranno informarsi dal prossimo posto di guardia o dalla stazione sui treni straordinari che sono stati annunziati, per regolarsi in conformità.

Art. 6.

Precauzioni da usare in caso di guasti o avarie alle sbarre di chiusura dei passaggi a livello ed obblighi inerenti

Quando una barriera (cancello, sbarra, ecc.) non funziona, l'Assuntore che la manovra, se non può affidare provvisoriamente a persona di sua famiglia, idonea a sostituirlo, la sorveglianza del passaggio a livello ove trovasi detta barriera, dovrà chiudere tutte le barriere da lui manovrate e recarsi al ripetuto passaggio a livello per presenziare colà i treni.

Per i passaggi a livello situati su strade importanti l'Assuntore dovrà inoltre collocare sulla strada interessante il passaggio a livello, a distanza dalla barriera guasta, un segnale stradale costituito da barriere mobili colorate a striscie bianche e nere dalla parte

verso il binario e a strisce bianche e rosse dalla parte opposta per indicare « FERMATA » ai veicoli che si accingessero ad impegnare l'attraversamento.

Art. 7.

Dotazione degli Assuntori

Ogni Assuntore deve essere sempre provvisto dei seguenti oggetti che gli saranno forniti dall'Amministrazione :

1) una bandiera a mano doppia rossa e verde con fodero e cintura ;

2) due bandiere rosse ad asta lunga a puntale ;

3) lanterna da segnali a tre colori ;

4) tromba con cordone da appendersi a tracolla;

5) custodia con 12 petardi ;

6) raschietto per pulire le scanalature fra le rotaie e controrotaie dei passaggi a livello ;

7) capitolato per la custodia dei passaggi a livello a mezzo di Assuntori ;

8) le presenti norme e relativi allegati ;

9) l'orario dei treni in vigore ;

10) la tabella dei segnali in vigore ;

11) libro di servizio L-224 ;

12) libro di servizio L-225.

Dovrà inoltre essere munito a propria cura di un orologio da tasca o da parete in buono stato di funzionamento e lo dovrà tenere regolato giornalmente secondo le istruzioni che riceverà.

Allegato **A.**

ESTRATTO DEL REGOLAMENTO SUI SEGNALI

I. – AVVERTENZE GENERALI

Art. 1.

Obbedienza ai segnali

1. Il personale che ha l'obbligo dell'osservanza dei segnali deve prestarvi attenzione e rispettare **passivamente** quelli di fermata e di rallentamento.

2. È rigorosamente proibito variare in qualsiasi modo i prescritti segnali, e sostituirli od aggiungervi grida, schiamazzi, ecc. salvo il caso di imminente pericolo quando mancassero i mezzi per eseguire i segnali regolamentari.

Art. 2.

Accensione dei fanali

1. La segnalazione notturna si effettua nel periodo dal tramonto al sorgere del sole. Durante tale periodo debbono essere accesi nelle località di servizio, tutti i fanali di segnalazione notturna.

Con disposizioni compartimentali si potrà ordinare lo spegnimento dei fanali **soltanto nelle ore in cui non circolano treni.** In tal caso la riaccensione deve avvenire almeno 30 minuti prima del passaggio del primo treno.

2. **Devono essere accesi anche di giorno** :

a) i segnali luminosi ;

b) i segnali fissi ed a mano situati o da esporsi in galleria ;

c) i fanali che servono per la segnalazione annessa ai treni circolanti su linee, aventi lunghe o frequenti gallerie, da indicarsi sul libro orario ;

d) tutti i segnali sia annessi ai treni, sia situati od esposti lungo la linea e nelle stazioni quando per condizioni atmosferiche, i segnali diurni non siano distintamente visibili alla distanza regolamentare.

3. Durante le ore crepuscolari e le prime del mattino su alcuni tratti di linea, da indicarsi mediante istruzioni locali, si deve fare sui treni contemporaneamente la segnalazione diurna e notturna.

Art. 3.

Avvertenze diverse riguardanti l'applicazione del presente Regolamento

1. Salvo speciale indicazione, che sarà fatta caso per caso, le prescrizioni del presente Regolamento valgono tanto pel semplice come pel doppio binario.

2. Parimenti, salvo esplicita indicazione diversa, le disposizioni che si riferiscono ai treni in genere si estendono ad ogni specie di treno ed anche alle locomotive a vapore od elettriche viaggianti isolate.

3. Tutte le linee sono esercitate col *regime del giunto* o del *consenso telegrafico*, o del *blocco* ; le prescrizioni del presente Regolamento quando si riferiscono esplicitamente ai detti regimi presuppongono il loro regolare funzionamento.

4. Nelle disposizioni riflettenti i segnali diurni e notturni la dicitura « *di notte* » si riferisce non solo al periodo dal tramonto al levar del sole, ma anche a tutti i casi in cui è prescritta la segnalazione notturna, salvo indicazioni in contrario.

SEGNALI DEI TRENI

SEGNALI ANNESSI AI TRENI

Art. 4.

Mezzi di segnalamento

1. I mezzi di segnalamento in testa o in coda ai treni od alle locomotive sono :

fanali in testa ed in coda ai treni, fanali che possono proiettare luce bianca o verde o rossa ;

bandiere rosse o verdi, che occorrendo vengono applicate in testa od in coda per le segnalazioni speciali ;

tabella a striscie trasversali bianche e rosse.

Art. 5.

Identificazione della coda dei treni

1. I fanali portatili, la tabella e le bandiere usate per il segnalamento alla coda dei treni, da effettuarsi in conformità ai seguenti articoli 7-11-12 e 13, devono essere applicati sempre, sia di giorno che di notte, alla parete posteriore dell'ultimo veicolo.

Il fanale destro serve unicamente per identificare di notte la « coda » del treno e quindi non è mai utilizzato per segnalazioni speciali. Di giorno la « coda » del treno viene indicata dalla tabella a striscie bianche e rosse alternate.

2. Occorrendo eccezionalmente collocare in coda ad un treno un veicolo sprovvisto di porta-fanali, i fanali portatili devono essere applicati, con adeguato mezzo, alla parete posteriore di detto veicolo in modo che le luci si mantengano nella direzione del tratto di binario che il treno lascia dietro di sè.

Art. 6.

Segnali normali di testa

1. Ogni treno o locomotiva isolata in viaggio deve avere dalla parte anteriore :

di giorno : due fanali spenti sul traversone anteriore della locomotiva o sul tender quando la locomotiva viaggia a ritroso, o sul veicolo di testa nel caso di treno spinto ;

di notte: i due fanali predetti accesi a luce bianca.

2. Se il treno ha due locomotive in testa, la seconda locomotiva deve avere di notte i fanali anteriori accesi quando la prima debba essere tolta in una stazione dove la fermata del treno sia brevissima.

Art. 7.

Segnali normali di coda

Per ogni treno o locomotiva isolata in viaggio la segnalazione normale di coda è la seguente ;

di giorno : una tabella a striscie trasversali bianche e rosse alternate applicata a destra e precisamente allo scorrimano esistente sotto il respingente :

di notte : due fanali proiettanti luce rossa all'indietro cioè verso il tratto di linea che il treno lascia dietro di sè.

Art. 8.

Percorso sul binario illegale

Il **primo treno** che viene instradato sul binario illegale, in caso di ingombro o di interruzione di quello legale, di giorno deve portare la **bandiera rossa** alla base del fumaiolo od in analoga posizione per le locomotive elettriche ; e di notte la luce bianca dei fanali anteriori sarà sostituita con la **luce rossa.**

Sulle linee a doppio binario i treni percorrono il binario di sinistra e viene detto legale quello di destra illegale

Art. 9.

Spartineve

Sia di giorno che di notte la locomotiva che effettua un apposito treno pel servizio di sgombro neve, tanto se spinge un carro spartineve, quanto se porta essa stessa il rostro, avrà sul davanti, a destra, un fanale a **luce bianca**, mentre il fanale di sinistra sarà applicato al porta-fanale centrale e proietterà **luce rossa.**

Art. 10.

Locomotive di ritorno

1. Quando una locomotiva isolata o viaggiante con un treno debba fare tosto ritorno, con orario prestabilito o no, alla locomotiva isolata od a quella di testa si espone in andata :

di giorno : la bandiera verde a destra sul traversone anteriore ;

di notte : il fanale anteriore destro a luce verde.

Questa segnalazione non può sussistere con quella di straordinario in senso inverso.

2. Con questo segnale il personale di vigilanza è avvisato che deve passare una locomotiva in senso inverso al treno segnalante, e non deve lasciare il posto di guardia finchè la locomotiva non sia passata.

3. Nel caso di locomotiva in coda sganciata, che debba lasciare il treno in piena linea, questa segnalazione viene limitata alla stazione che precede il punto dal quale la locomotiva di spinta deve fare ritorno.

4. La segnalazione suddetta di locomotiva di ritorno è valida anche nel caso che la locomotiva stessa sia utilizzata per invio di veicoli.

Art. 11.

Treni straordinari

1. Per annunziare la effettuazione di un *treno straordinario* si espone in coda al treno che lo precede nella stessa direzione :

di giorno : una bandiera verde a sinistra ;

di notte : il fanale sinistro acceso a luce verde.

2. Quando non sia possibile segnalare un treno straordinario per mezzo del treno che lo precede

nella stessa direzione, il segnalamento si fa a mezzo del treno precedente in direzione opposta con lo stesso segnale di coda sopra indicato e aggiungendo in testa :

di giorno : la bandiera verde a sinistra ;
di notte : la luce verde del fanale sinistro.

Questa segnalazione non può coesistere con quella di locomotiva di ritorno.

3. Il personale di vigilanza deve trovarsi al posto in tempo per presenziare il passaggio del treno straordinario, che secondo l'orario passa immediatamente dopo il treno segnalante, a meno che nell'orario sia indicato a quale altro treno si riferisce quella segnalazione, o sia stato avvisato, a mezzo di correntale, altro straordinario, nei quali casi il personale di vigilanza presenzierà il treno indicatogli.

Art. 12.

Treni supplementari

1. I *treni supplementari* a seguito dei treni normali (bis, ter, quater, ecc.) sono segnalati dai treni dei quali sono la ripetizione esponendo al veicolo di coda :

di giorno : due bandiere verdi ;
di notte : la luce bianca del fanale sinistro.

Il personale di vigilanza non deve abbandonare il posto fino a che non sia passato il treno supplementare.

2. I treni supplementari in precedenza ai treni normali (*Ante*) sono segnalati come straordinari e quindi ad essi si applicano le disposizioni dell'art. 11.

Art. 13.

Treno con locomotiva di coda

Se la locomotiva di coda viaggia agganciata porterà essa sola i segnali di coda ; se invece la locomotiva viaggia sganciata i segnali di coda saranno portati tanto da essa quanto dall'ultimo veicolo. La locomotiva di coda che viaggia sganciata, di notte, dovrà avere pure acceso a luce bianca il fanale anteriore destro. Nel percorso di ritorno fino alla prossima stazione, la locomotiva conserverà la stessa segnalazione.

Art. 14.

Treni dimezzati sulla linea

Quando **la locomotiva** per un motivo qualsiasi **lascia tutto** o **parte del treno sulla via** per recarsi alla prossima stazione con ordine di ritornare a prendere i veicoli lasciati, essa deve portare, tanto nell'andata che nel ritorno, i segnali per **annunciare il ritorno di locomotiva** come all'articolo 10.

Art. 15.

Imperfezione o mancanza dei segnali annessi ai treni

1. In caso di imperfezione o mancanza dei segnali annessi ai treni il personale dovrà regolarsi come segue :

Personale di stazione.	**Personale di linea.**
a) Il treno dovrebbe portare la segnalazione notturna ed ha spenti **entrambi i fanali di testa.**	
Deve arrestare il treno per la riaccensione dei fanali.	Deve arrestare il treno per la riaccensione dei fanali.
b) Il treno dovrebbe portare la segnalazione notturna ed ha spento **uno solo dei fanali di testa.**	
Deve arrestare il treno se gli consta che il fanale spento doveva servire ad una segnalazione e provvedere.	Deve lasciar proseguire il treno, ma considerare il fanale spento come se dovesse proiettare luce verde.
c) Il treno di notte, ha spenti i fanali di coda.	
Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità.	Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità.

Personale di stazione.	Personale di linea.
d) Il treno di *giorno* non porta la **tabella di coda.**	
Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità, a meno che sulla parete posteriore del veicolo di coda non vi siano altri segnali (fanali o bandiere) che dimostrino che il treno è completo.	Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità a meno che sulla parete posteriore del veicolo di coda non vi siano altri segnali (fanali o bandiere) che dimostrino che il treno è completo.
e) Il treno di notte, ha spento **il fanale destro di coda.**	
Deve avvisare la prossima stazione perchè provveda a fermare il treno per regolarizzare la coda.	Deve lasciar proseguire il treno.
f) Il treno di notte ha spento solo **il fanale sinistro di coda.**	
Deve arrestare il treno se gli consta che il fanale spento doveva servire ad una segnalazione e provvedere.	Deve lasciar proseguire il treno, ma deve considerare in ogni caso il fanale spento come proiettante luce bianca.

2. Il personale di linea che scorga una segnalazione imperfetta, se non è tenuto ad arrestare il

treno, deve avvertire col mezzo più sollecito la successiva stazione per i provvedimenti di competenza.

SEGNALI DELLA LINEA E DELLE STAZIONI

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 16.

Via libera e via ingombra

1. **L'assenza di segnali significa che la via è libera**, salvo l'eccezione di cui al comma 6 del presente articolo.

2. **Quando la via non è libera si espongono i segnali di arresto.**

3. **Quando la via deve essere percorsa con particolari limitazioni di velocità**, si espongono i segnali prescritti dal presente Regolamento per ogni singolo caso.

4. **Chi ingombra od interrompe la via, o la trova ingombra od interrotta, deve provvedere anzitutto alla sicurezza della circolazione dei treni mediante l'esposizione dei segnali prima di ingombrare o di interrompere la via, ovvero tosto che si manifesti o si scorga l'ostacolo, se questo deriva da causa imprevedibile.** Nel portare a distanza il segnale si dovranno avvisare del fatto gli agenti di vigilanza ed i posti di blocco situati sul percorso.

5. I segnali di fermata o di rallentamento debbono tenersi esposti senza interruzione finchè sussistono le cause che li hanno resi necessari.

6. **La mancanza o la imperfetta indicazione dei segnali fissi ed a mano prescritti dal Regolamento od eventualmente ordinati con disposizioni speciali, impongono l'arresto**, ma il capotreno ordinerà di riprendere la corsa, appena siasi assicurato che nulla si opponga al proseguimento.

SEGNALI A MANO

Art. 17.

Mezzi di segnalamento

I mezzi in uso per le segnalazioni a mano sulle linee e nelle stazioni sono : la paletta di comando, la bandiera, la lanterna, la tromba ed il petardo. Sono assimilati ai segnali a mano le vele e le lanterne applicate a paletti o ad altri sostegni.

Art. 18.

Segnale di fermata

Il segnale di fermata è costituito :
di giorno : da una bandiera rossa ;
di notte : dalla luce rossa di un fanale.

Questo segnale può essere esposto da un agente oppure applicato su di un paletto od altro sostegno.

In questo caso, in sostituzione della bandiera si può impiegare **una vela fissa** o **un dischetto portatile.** La faccia rivolta verso i treni ai quali questi segnali comandano deve essere dipinta in rosso ; quella opposta deve essere dipinta in bianco e di notte non proietta luce.

Art. 19.

Segnalazione di fermata improvvisa

1. Per ordinare ad un treno una fermata in linea che non gli sia stata notificata, si espone il segnale di cui al precedente articolo, andando incontro al treno fino a portare il segnale, possibilmente, alla distanza di almeno 1000 metri dall'ostacolo o dal punto che il treno non deve oltrepassare. Il segnale deve essere collocato in posizione ben visibile.

2. Il segnale dovrà, tutte le volte che sia possibile, essere sussidiato da petardi qualunque siano le condizioni atmosferiche.

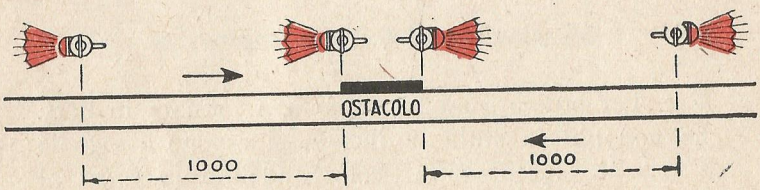
3. Per meglio indicare l'imminenza di un pericolo, chi presenta il segnale di fermata deve agitarlo, correndo, se necessario, verso il treno.

4. In mancanza di bandiera rossa o di fanale a luce rossa, la fermata improvvisa può essere ordinata anche mediante soli petardi (art. 32, comma 2).

In difetto di altri mezzi, ogni oggetto di giorno

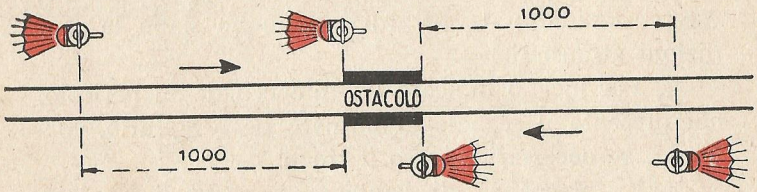
od anche le sole braccia e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono la fermata immediata.

5. Tanto nel caso di linea a semplice binario, come nel caso di linea a doppio binario, i segnali di fermata si collocano per entrambi i sensi di corsa dei treni come indicato nelle figure seguenti e saranno possibilmente esposti anche nel punto dove la fermata deve eseguirsi.



(ostacolo che interessa un solo binario)

(Di giorno i fanali sono sostituiti da bandiere rosse. Al passaggio di un treno sul binario non ingombro devono essere tolti i segnali che potessero provocare una indebita fermata).



(ostacolo che interessa entrambi i binari)

(Di giorno i fanali sono sostituiti da bandiere rosse. Nel caso di segnalazione su binario illegale dovranno essere rispettati i segnali esposti per la circolazione su binario legale).

Art. 20.

Segnalazioni di presenziamento

1. Il personale di vigilanza, quando non debba fare speciali segnalazioni, presenta al passaggio dei treni :

di giorno : la bandiera ravvolta entro il fodero ;
di notte : la luce bianca di un fanale.

2. Questo segnale ha soltanto lo scopo di indicare la presenza dell'agente di vigilanza e pertanto la sua omissione non ha significato per i treni.

3. Appena passato il treno, il personale di vigilanza deve, di notte, rivolgere la luce bianca del suo fanale verso il posto successivo nel senso della corsa del treno.

4. **L'agente di vigilanza** che presenzia il treno in un posto **prossimo in precedenza ed in vista ad un segnale a via impedita di 1ª o di 2ª categoria**, di giorno non deve esporre la bandiera raccolta nel fodero, e di notte deve rivolgere la luce bianca del fanale dalla parte opposta a quella dalla quale il treno proviene. **Deve però esporre il segnale di arresto al treno se, non avendo ricevuto comunicazioni particolari dal posto di manovra del segnale stesso, si accorga che il treno non lo rispetti.**

5. La ripetizione delle segnalazioni a via impedita

in questo ultimo caso è obbligatoria **anche per l'agente** che presenzia il treno, **oltre il semaforo di 1ª o di 2ª categoria** verso il punto protetto, quando il segnale è da lui visto a via impedita.

6. L'agente di vigilanza che presenzia il treno da un posto situato lungo un tratto da percorrersi con rallentamento od in immediata vicinanza al rallentamento deve presentare il **segnale d'arresto quando si accorga che il rallentamento non è rispettato.**

7. L'agente che presenzia il passaggio di un treno, **sia in linea che nelle stazioni, deve prestare attenzione ai segnali annessi ai treni** per attenersi alle loro indicazioni ed ottemperare, nel caso di imperfezioni o mancanza di quei segnali, alle prescrizioni dell'art. 15.

8. Così pure detto agente deve ripetere possibilmente dinanzi al treno e verso il macchinista **i segnali di arresto che fossero fatti dal treno stesso e deve fare poi di sua iniziativa il segnale di arresto quando si accorga di qualche fatto che possa rendere pericolosa la corsa.**

Art. 21.

Durata di esposizione dei segnali

I segnali di fermata o di rallentamento debbono tenersi esposti senza interruzione finchè sussistono le cause che li hanno resi necessari.

Art. 22.

Segnali per arrestare un treno già passato

1. Quando si rendesse necessario arrestare un treno già passato e non si avessero a disposizione altri mezzi più adatti, si dovranno emettere con la tromba suoni **brevi, forti** e **staccati,** facendo sventolare la bandiera rossa di giorno ed agitando il fanale a luce rossa di notte.

Questo segnale deve essere ripetuto dai successivi agenti di vigilanza fino a che sia stato veduto dal macchinista, oppure dall'agente di vigilanza che trovasi davanti al treno e che dovrà rivolgere il segnale d'arresto al macchinista.

2. Il personale di vigilanza, visto **l'alternarsi continuato delle segnalazioni, dovrà subito adoperarsi** nei modi prescritti per **arrestare il treno.**

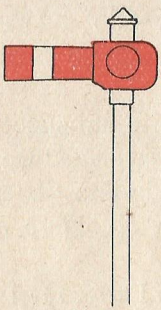
Art. 23.

Segnali semaforici – Generalità

1. I segnali semaforici ad ala sono costituiti da un albero verticale che porta alla sinistra, rispetto alla direzione dei treni ai quali il segnale comanda, un'ala che può assumere due posizioni: una orizzontale e l'altra inclinata in basso di circa 45 gradi;

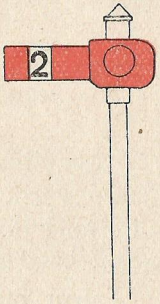
sull'albero è situato pure un fanale che di notte proietta verso il treno luce diversa a seconda della posizione assunta dall'ala.

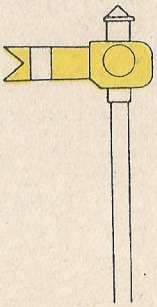
2. Le ali dei semafori possono essere di 1ª categoria, di 2ª categoria o di avviso.



L'ala semaforica di 1ª categoria è rettangolare ; la sua faccia rivolta ai treni è dipinta in rosso con una striscia verticale bianca e non porta alcun numero ; il fanale corrispondente dà luce rossa o verde secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od è inclinata in basso.

L'ala semaforica di 2ª categoria è conformata come quella di 1ª categoria salvo che sulla striscia verticale bianca è indicato il numero 2.





L'ala semaforica di avviso ha l'estremità foggiata a coda di pesce ; la sua faccia rivolta ai treni è dipinta in giallo con una striscia verticale bianca.

Il fanale proietta luce gialla o verde, secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od è inclinata in basso.

Dalla parte opposta a quella a cui comandano i segnali semaforici mostrano di giorno l'ala dipinta in bianco con una striscia verticale nera. Di notte mostrano di norma luce violetta o luce bianca, secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od è inclinata in basso.

Art. 24.

Segnali semplici di 1ª, di 2ª categoria e di avviso

SIGNIFICATO E RISPETTO.

A) *Segnali semaforici di 1ª categoria.*

1. I segnali semaforici di 1ª categoria possono mostrare :

di giorno : l'ala orizzontale
di notte : una luce rossa
} via impedita ;

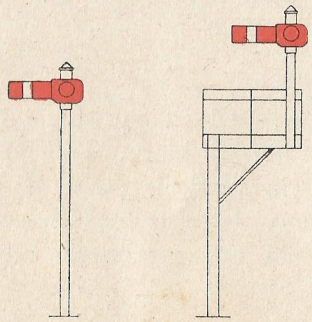
di giorno : l'ala inclinata in basso
di notte : una luce verde
} via libera.

B) *Segnali luminosi.*

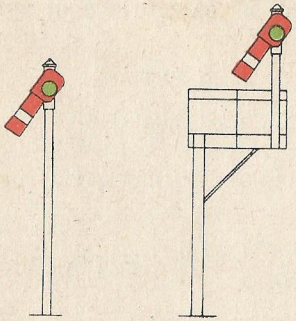
1. I segnali di 1ª categoria possono mostrare:
una luce rossa: via impedita;
una luce verde: via libera.

Segnali di 1ª categoria

Semafori *Segnali luminosi*



via impedita via impedita

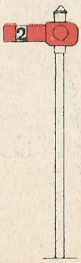


via libera via libera

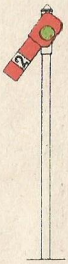
Art. 25.

Segnali di 2ª categoria

I segnali di 2ª categoria danno le stesse indicazioni di via impedita e di via libera di quelli di 1ª categoria.



via impedita



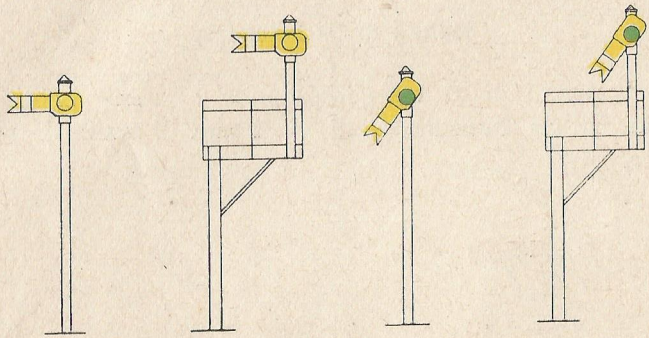
via libera

Art. 26.

Segnali semaforici di avviso

1. I segnali semaforici di avviso possono mostrare :

di giorno : l'ala orizzontale *di notte* : una luce gialla	avviso di via impedita ;
di giorno: l'ala inclinata in basso *di notte* : una luce verde	avviso di via libera senza limitaz. di velocità.



via impedita via libera

Art. 27.

Segnali luminosi di avviso

2. I segnali luminosi d'avviso possono mostrare :

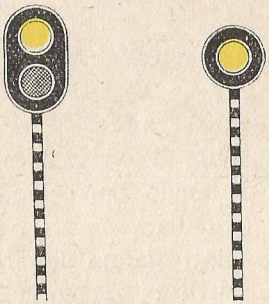
una *luce gialla* – avviso di via impedita ;

gruppo di luci gialla e verde fisse – avviso di via libera a 30 km/ora ;

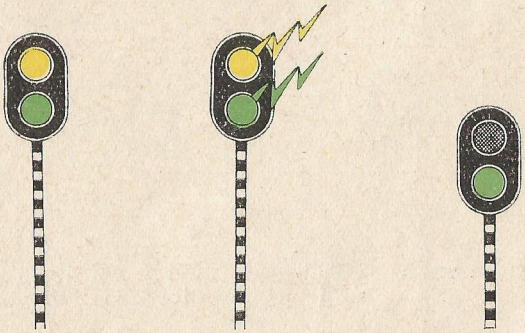
gruppo di luci gialla e verde lampeggianti – avviso di via libera a 60 km/ora ;

una *luce verde* – avviso di via libera senza limitazione di velocità.

3. Il segnale d'avviso precede un segnale di 1ª categoria. Però può anche precedere un segnale fisso d'arresto all'estremità di un binario tronco.



via impedita



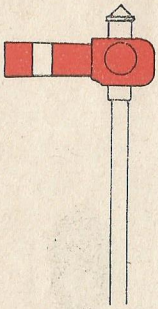
via libera

Art. 28.

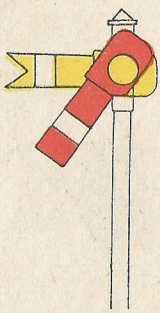
Segnali semaforici accoppiati

Sullo stesso albero semaforico si può avere alla medesima altezza **un'ala di avviso accoppiata ad un'ala di 1ª categoria**; il fanale corrispondente può dare luce rossa, verde o gialla.

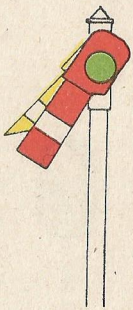
I segnali accoppiati danno le stesse indicazioni dei segnali semaforici di 1ª categoria e di avviso con lo stesso rispettivo significato e cioè:



via impedita



via libera con avviso di via impedita

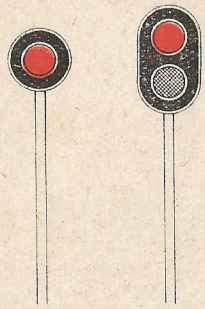


via libera con avviso di via libera

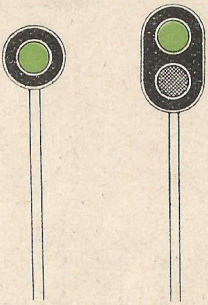
Art. 29.

Segnali luminosi di 1ª categoria e di avviso accoppiati

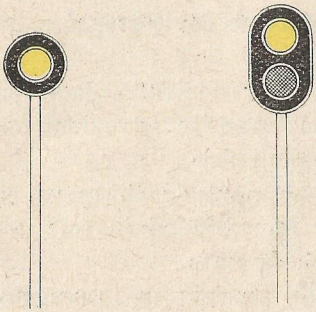
Possono dare tutte le indicazioni dei segnali di 1ª categoria e di avviso, con lo stesso rispettivo significato e cioè :



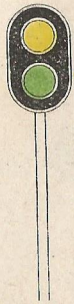
via impedita



via libera
Preavvisa inoltre un successivo segnale a via libera per un itinerario di corretto tracciato



via libera
Preavvisa inoltre un successivo segnale a via impedita



via libera
Preavvisa inoltre un successivo segnale a via libera per un itinerario da percorrersi a velocità non superiore a 30 Km/ora

via libera
Preavvisa inoltre un successivo segnale a via libera per un itinerario da percorrersi a velocità non superiore a 60 Km/ora

Art. 30.

Protezione dei passaggi a livello

Alcuni passaggi a livello di speciale importanza ed indicati con apposite istruzioni, sono protetti ai due lati da segnali fissi.

La posizione normale di questi segnali è quella che indica via impedita ed in tale posizione prescrivono ai treni la fermata.

L'agente di servizio al passaggio a livello, appena avvertito dell'approssimarsi del treno, deve

anzitutto **chiudere le barriere** dai due lati della ferrovia, e **poi disporre a via libera il segnale o i segnali** dalla parte da cui deve arrivare il treno.

Se i segnali di protezione vengono manovrati da una cabina di blocco o di apparati centrali o da una vicina stazione, l'agente di servizio al passaggio a livello, dopo avere chiuso le barriere, darà il consenso alla cabina od alla stazione per la manovra di detti segnali.

Art. 31.

Disposizioni sulla manovra dei segnali fissi

Gli agenti preposti alla manovra dei segnali fissi devono sempre **assicurarsi** che il segnale manovrato dia realmente **l'indicazione voluta** e per tutto il tempo necessario.

Nel caso di segnali normalmente disposti a via impedita, la manovra a via libera deve essere fatta solo quando sia prossimo il treno che si vuol far transitare, pur evitando ogni causa di ingiustificato ritardo.

La manovra a via impedita di un segnale deve essere sempre fatta tempestivamente, e cioè in tempo utile, perchè, a seconda del significato del segnale, questo possa essere regolarmente rispettato da un treno sopravveniente.

Un segnale fisso di protezione con posizione normale di via impedita che fosse stato disposto a via

libera per l'inoltro di un treno deve, **appena** questo lo abbia **oltrepassato**, essere **manovrato a via impedita.**

SEGNALI SUSSIDIARI

SEGNALI ACUSTICI (Petardi e Risuonatori)

Art. 32.

Petardi e loro uso

1. In caso di nebbia, di neve fitta o di altra perturbazione atmosferica che riduca la visibilità dei segnali si deve far uso dei petardi in precedenza ed in sussidio dei seguenti segnali quando questi non sono chiaramente visibili alle distanze prescritte:

a) segnali di avviso, anche se accoppiati a segnali di 1ª categoria, e **tanto se disposti a via impedita quanto se disposti a via libera**;

b) segnali di 1ª categoria non preceduti da segnale di avviso e situati fuori stazione, semafori di 2ª categoria, **tutti tanto se disposti a via impedita quanto se disposti a via libera**;

c) segnali di attenzione.

I petardi da collocare sul binario in precedenza a ciascuno dei suddetti segnali sono tre e devonsi porre, salvo le eccezioni indicate ai comma seguenti: il primo alla distanza di m. 200 dal segnale, il secondo

a 25 metri di distanza dal primo ed il terzo a 25 metri di distanza dal secondo, allontanandosi dal segnale dalla parte opposta a quella del punto protetto. Per i segnali fissi questi punti di posa dei petardi sono indicati da appositi picchetti infissi nel terreno.

Dei petardi si deve far uso in sussidio dei segnali di cui sopra anche in tempo ordinario, quando i segnali si trovano in galleria e l'esercizio è fatto con trazione a vapore.

Sono da considerarsi come segnali in galleria anche quelli che, quantunque all'aperto, per trovarsi prossimi allo sbocco di una galleria, non sono visibili alle distanze prescritte.

2. Dei petardi si dovrà anche far uso tutte le volte che sia possibile e qualunque siano le condizioni atmosferiche davanti ed a sussidio dei segnali a mano di fermata non notificata al personale (art. 19) e, in mancanza di altri mezzi di segnalamento, in caso di pericolo.

I tre petardi debbono essere posti 200 metri prima del segnale che sussidiano o del punto nel quale dovrebbe esporsi il segnale, collocandoli sulla rotaia a venti centimetri l'uno dall'altro.

3. I macchinisti, i capitreno, i frenatori di coda, gli agenti della linea ed il personale che fosse dato in loro aiuto, nonchè il personale di manovra dei segnali fissi, devono essere provveduti di petardi per usarne in caso di bisogno, restando fermo il principio che la posa dei petardi non dispensa dall'uso di tutti

gli altri segnali prescritti, qualunque sia il grado presunto della loro visibilità ed efficacia.

Art. 33.

Servizio ai posti di vigilanza

Dieci minuti prima della partenza dei treni dalle stazioni prossime laterali, il personale di vigilanza deve trovarsi al proprio posto.

Allegato **B.**

ESTRATTO DELLE ISTRUZIONI PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE DI LINEA

Art. 1.

Contegno degli agenti della linea

Gli agenti della linea debbono serbare, nei rapporti cogli estranei, contegno fermo ma nello stesso tempo improntato ai modi concilianti ed urbani; nei rapporti fra di loro ed al passaggio dei treni, contegno corretto.

Art. 2.

Conservazione della libera larghezza per il transito dei treni

Qualunque oggetto che venga depositato in vicinanza del binario deve trovarsi a una distanza non minore di metri 1,50 dall'orlo interno del fungo della più vicina rotaia e non deve sporgere in altezza sul piano di ferro.

Quando si tratta di oggetti più alti delle rotaie la distanza suddetta deve essere anche maggiore, e tanto più grande quando sia a temersi il rovesciamento degli oggetti verso il binario.

Sono eccettuati gli attrezzi e i materiali per i lavori giornalieri di manutenzione del binario, purchè non impediscano il libero e sicuro transito dei treni.

Art. 3.

Precauzioni personali

1. **Gli agenti della linea non debbono mai trascurare le precauzioni richieste dalla propria sicurezza; a tal uopo debbono sempre ammettere la possibilità di essere in ogni momento sorpresi da treni o da locomotive isolate che viaggiano tanto in un senso quanto nell'altro di uno stesso binario, o, se la linea è a doppio binario dal passaggio simultaneo di due treni e anche da un treno che percorra il binario illegale.**

Gli agenti della linea dovranno quindi guardare sempre a destra e a sinistra prima di attraversare i binari, camminare in senso opposto alla corsa dei treni sulle linee a doppio binario, ed in ogni caso voltarsi di frequente quando percorrono la linea.

2. Sulle linee a doppio binario all'avvicinarsi di un treno sopra uno dei binari, essi non devono mai portarsi sull'altro nè trattenersi nell'intervia; quando due treni si incrociano gli agenti che hanno già preso posto per il passaggio di uno dei treni non devono cambiarlo prima che entrambi i treni siano passati.

3. Se essi sono sorpresi da un treno in una galleria, sia a semplice che a doppio binario, e non hanno

tempo di rifugiarsi nelle nicchie, devono gettarsi a terra rasente ad uno dei piedritti stringendo a sè gli abiti.

4. Quando un treno in moto è prossimo nessuno degli agenti della linea deve più attraversare il binario anche se fosse per raggiungere il posto normale di servizio, ma invece deve collocarsi sulla banchina della strada alla maggior distanza possibile, e, ad ogni modo, a distanza non minore di un metro e cinquanta centimetri dalla vicina rotaia.

Art. 4.

Rimozione di oggetti e materiali ingombranti o pericolanti

Gli agenti della linea dovranno rimuovere inoltre tutti gli oggetti e le materie che trovassero sulla via e che potessero nuocere alla sicura e regolare circolazione dei treni od alla buona conservazione della strada e delle sue dipendenze, anche se vi fossero stati depositati momentaneamente per necessità di servizio.

Art. 5.

Misure di precauzione contro il pericolo di incendio

Non è permesso mantenere fuochi accesi in vicinanza della ferrovia quando possano costituire pericolo d'incendio; così pure è vietato di depositare

nel sottotetto delle case cantoniere od in immediata vicinanza della ferrovia materiali che possano incendiarsi facilmente, ad es. fieno, paglia, ecc.

Art. 6.

Casi di malattia

I casi di malattia che si manifestano in servizio o che impediscono di prendere servizio all'ora debita, debbono dagli agenti della linea essere denunciati senza ritardo al proprio superiore immediato.

Art. 7.

Consegna di oggetti rinvenuti

Gli agenti della linea debbono raccogliere scrupolosamente tutti gli oggetti caduti o staccatisi dai treni e consegnarli al più presto possibile al loro caposquadra od al capo della stazione più vicina ritirandone ricevuta.

Art. 8.

Libri di servizio dei posti di vigilanza – Orologi Segnale del mezzogiorno

1. Ad ogni posto fisso di vigilanza è assegnato un libro (L-224) nel quale a cura del sorvegliante del tronco, per ordine espresso del Capo della Sezione

Lavori o del Capo Riparto, vengono scritte cronologicamente le disposizioni di indole generale o speciale relative alla sorveglianza, al servizio dei segnali, al servizio in tempo di nebbia, ecc., nonchè tutte quelle altre prescrizioni permanenti che debbono essere tenute presenti dagli agenti di guardia del posto stesso.

2. Ogni agente, assegnato ad un posto fisso di vigilanza, deve mantenere sempre aggiornato il libro di servizio (L-225) in cui si debbono registrare tutte le prescrizioni di indole transitoria, il ricevimento e la consegna degli ordini circolari in iscritto e dei nuovi fascicoli dell'orario di servizio, le comunicazioni avute a mezzo di correntale riguardanti il passaggio dei treni straordinari con la indicazione dei medesimi dalla prossima stazione, le constatazioni fatte giornalmente sui guasti di tutti gli apparecchi della linea, come apparecchi di segnalamento e di sicurezza, telefoni, condutture elettriche dei segnali, del telegrafo o del telefono, ecc.

3. I guardiani ed i guardalinee durante l'orario di servizio debbono portare l'orologio e regolarlo colle stazioni o con quello del sorvegliante.

OBBLIGHI E DISPOSIZIONI COMUNI PER TUTTI GLI IMPIANTI TELEFONICI

Art. 9.

Impianti – Istruzioni pel loro uso
Protocollo telefonico – Fonogrammi

1. In alcuni punti della linea (bivi in piena via, posti di blocco, passaggi a livello, posti di guardia, cantieri di lavoro, ecc.) esistono permanentemente, o possono impiantarsi temporaneamente, dei telefoni che permettono di comunicare con le attigue stazioni, con i prossimi posti dell'Elettrificazione, con il Dirigente Unico, con gli attigui posti di blocco, ed eventualmente con altri posti od uffici.

2. L'uso del telefono è permesso soltanto al personale ferroviario per motivi di sicurezza e regolarità della circolazione dei treni o per motivi del proprio servizio ; è proibito di lasciare usare il telefono a terzi o d usarlo per qualsiasi comunicazione privata o personale, eccezione fatta pel solo caso di *soccorso urgente*.

Le anormalità che si riscontrassero nelle corrispondenze telefoniche, nonchè gli abusi che si verificassero nell'impiego degli apparecchi telefonici, dovranno essere registrati sul libretto mod. L-225.

3. Gli impianti possono esser fatti con telefonopori, nei quali la chiamata avviene con un suono di cor-

netta, o con telefoni comuni o telefoni speciali detti selettivi, nei quali la chiamata avviene col suono di un campanello.

Presso l'apparecchio è applicata una tabella su cui sono spiegate le successive operazioni da compiersi quando si è chiamati o quando si voglia chiamare uno dei posti corrispondenti, nonchè le cautele da usarsi per ricevere o trasmettere nel modo più chiaro ed efficace le comunicazioni.

Allorchè da uno stesso apparecchio si può comunicare con più posti, figurano sulla tabella di cui sopra anche le diverse chiamate corrispondenti a ciascuno dei posti anzidetti.

Tutti i fonogrammi, salvo quelli di carattere puramente informativo, dovranno essere registrati sul protocollo.

All'inizio del servizio giornaliero, od alle ore zero di ogni giorno, l'agente di servizio deve scrivere sul protocollo la data del giorno stesso ; e nel caso che nel giorno precedente non vi siano state comunicazioni telefoniche deve scrivere in corrispondenza della data del detto giorno la indicazione : *negativo*.

I fonogrammi che debbono essere registrati, se in partenza prima di iniziarne la trasmissione, se in arrivo parola per parola mentre si ricevono, dovranno essere scritti con inchiostro o matita copiativa, cronologicamente, uno di seguito all'altro, contrassegnandoli con un numero d'ordine progressivo da esporsi nella colonna di sinistra.

Non si devono asportare i protocolli dal posto o dalla custodia nè strapparne alcun foglio; perciò occorrendo copia di un fonogramma l'agente dovrà trascriverselo a parte.

I sorveglianti sono tenuti a controllare che le registrazioni dei fonogrammi sul protocollo da parte degli agenti della linea siano fatte con diligenza ed esattezza.

4. Le istruzioni particolari di servizio per gli impianti telefonici isolati, di un bivio in piena linea o di un passaggio a livello, figurano sul libro mod. L-224.

È necessario che tutti gli agenti osservino scrupolosamente le norme che regolano l'uso del telefono, affinchè in caso di contestazione sia possibile accertare le eventuali singole responsabilità.

5. In generale i posti muniti di telefono, fra una stazione e l'attigua, sono inseriti su uno stesso circuito; perciò ad evitare confusioni, prima di chiamare il posto con cui si vuole corrispondere, o di iniziare la comunicazione se la chiamata non occorre, devesi lasciare ultimare la comunicazione eventualmente in corso. Per accertare se vi sia una comunicazione in corso basterà portare senz'altro all'orecchio il ricevitore ed ascoltare.

Solo in caso di vera e grande urgenza è permesso di interrompere una comunicazione in corso. In questo caso l'agente trasmittente, dopo aver chiamato il posto a cui vuol fare la sua comunicazione se questo

è uno dei due che stanno parlando, dovrà dir subito la parola *urgente* seguìta dalla propria qualifica.

6. I fonogrammi vengono detti di movimento quando interessano la circolazione dei treni.

Ciascun fonogramma dovrà compilarsi indicando sempre nell'ordine seguente :

— la sua qualità nel solo caso in cui sia di movimento ;

— l'indirizzo della persona od ufficio a cui è destinato ;

— il posto da cui lo si trasmette, completato con la progressiva arrotondata in chilometri ;

— il numero cronologico di registrazione sul proprio protocollo ;

— il testo o il contenuto del fonogramma ;

— quando sia di movimento, l'ora in cui si fa la trasmissione ;

— la qualifica, nome e cognome del trasmittente.

Le comunicazioni devono essere pronte, brevi, precise, chiare. Nel trasmettere poi i fonogrammi il numero dei treni dovrà sempre essere pronunciato cifra per cifra isolatamente.

7. Il posto che riceve un fonogramma di movimento deve ripetere al trasmittente il fonogramma che ha scritto e per ultimo indicargli il numero che il fonogramma viene ad avere nel suo protocollo ; in caso di eventuali differenze queste dovranno essere corrette dal posto trasmittente, in guisa che vi sia perfetta intesa fra i due posti telefonici in comunicazione.

Il posto trasmittente scriverà tale numero alla fine del fonogramma già scritto in prova dell'avvenuta sua trasmissione ; detto posto deve sempre procurarsi tale numero, senza di che dovrà considerare il fonogramma come non trasmesso.

8. Quando squilla il campanello del telefono, l'agente di servizio al posto, dovrà sollecitamente portarsi all'apparecchio e messo il ricevitore all'orecchio ascoltare se sia esso il chiamato dal trasmittente, preparandosi subito, nel caso, a ricevere ed a registrare il fonogramma.

Se durante l'orario di servizio l'agente del posto si dovesse allontanare dalle adiacenze dove trovasi il telefono per modo da non poterne sentire il campanello, dovrà incaricare persona di sua famiglia di prestare attenzione all'apparecchio e di avvertirlo subito quando ne squillasse il campanello.

OBBLIGHI SPECIALI PER LE LINEE A TRAZIONE ELETTRICA

Art. 10.

Constatazioni guasti – Precauzioni speciali

1. Sulle linee esercitate a trazione elettrica, sia con il sistema del conduttore aereo, sia col sistema della terza rotaia, i fili di trasmissione entro e fuori

sede ferroviaria, e la terza rotaia conduttrice della energia elettrica *debbono essere considerati come permanentemente sotto tensione elettrica.*

E' quindi pericoloso per le persone il contatto diretto ed indiretto con qualunque mezzo coi fili sia di sospensione che di contatto o con la terza rotaia o con i relativi isolatori o raccordi o con la protezione di legno.

Tali contatti sono sicuramente causa di morte.

È in conseguenza vietato al personale non addetto alla sorveglianza e alla manutenzione degli impianti di trazione elettrica il toccare in qualunque momento per qualsiasi ragione detti conduttori ed accessori.

2. Nel caso di guasti che potessero costituire un pericolo per il transito delle persone o dei veicoli sui passaggi a livello, l'agente che avrà occasione di rilevarli dovrà restare a guardia del punto interessato, e per telefono o valendosi dell'opera di terzi dovrà darne immediatamente avviso al prossimo posto di Elettrificazione.

3. Gli agenti della linea debbono prestare particolare attenzione per non toccare qualsiasi filo metallico pendente per spezzatura o rilassamento, anche se telegrafico, o di segnalamento, potendo questo filo essere in contatto colle linee di trazione e conseguentemente al pari di queste pericoloso.

Si raccomanda pure nel sottopassare i fili delle linee elettriche con pertiche, pali, scale ed altri oggetti molto lunghi, di non tenerli sollevati.

Qualora qualche persona venisse a trovarsi in contatto coi fili delle linee elettriche o con la terza rotaia non si dovrà toccarne il corpo neanche ndirettamente con legni o stoffe, a meno che possa intervenire un agente tecnico capace di farlo con le precauzioni necessarie.

4. **La semplice conferma, verbale, scritta, telefonica o telegrafica che la tensione è stata tolta non autorizza a salire sul tetto dei veicoli od a mettersi in contatto coi fili delle linee, anche se caduti a terra, o con persone infortunate in contatto coi fili.**

OBBLIGHI DERIVANTI DAL REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI E DA QUELLO DEI SEGNALI

Art. 11.

Dirigenza del movimento – Classificazione ed annuncio dei treni – Stazione – Orario dei treni

1. La corsa dei treni, in generale, è regolata in ogni stazione, raddoppio, o posto di movimento, da un *dirigente il movimento*; su determinate linee a scarso traffico potrà esser regolata invece, lungo la intera linea, da un dirigente solo detto *Dirigente Unico* e su determinate linee a traffico intenso, nel regolarla potrà intervenire insieme ai dirigenti locali anche un *Dirigente Centrale*.

2. Si dice *treno* una locomotiva (1) con o senza veicoli, che debba viaggiare da una stazione, o località di servizio, ad altra determinata di una linea. Essa assume la denominazione e la qualità di treno all'atto della partenza dalla stazione di origine, e la conserva durante la corsa, l'arrivo, la sosta e la partenza, nei punti intermedi della sua corsa, e durante l'arrivo nella stazione terminale del suo viaggio; però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle stazioni e località di servizio intermedie, deve considerarsi *manovra*.

È pure da considerarsi *treno* una locomotiva, con o senza veicoli, che parta da una stazione per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno nella stazione stessa.

3. I treni si classificano in *ordinari*, *straordinari* e *supplementari*.

4. I treni *ordinari* sono quelli così indicati nell'orario di servizio; essi non vengono annunciati al personale della linea e si effettuano tutti i giorni oppure una o più volte la settimana per un determinato periodo di tempo; questi ultimi treni si dicono *periodici*.

5. Sono *straordinari* i treni indicati tali nell'orario di servizio, quelli il cui orario viene dalle Sezioni Movimento e Traffico o dagli Ispettori di Riparto, dira-

---

(1) Col nome di locomotiva s'intende designare anche qualsiasi tipo di carrozza automotrice.

mato a parte, nonchè quelli che si effettuano senza la precisa indicazione delle ore di partenza e di arrivo dalle singole stazioni o località di servizio, nel qual caso si dicono ad *orario libero*.

Fra gli straordinari sono compresi i *treni materiali* la cui corsa è disciplinata da particolari disposizioni. Inoltre devono essere considerati come straordinari anche i treni periodici quando si effettuano in giorno diverso da quello stabilito, ed i treni indicati ordinari per un determinato periodo quando si effettuano in un giorno non compreso nel periodo stesso.

Sono denominati *giornalieri* gli straordinari che debbono essere effettuati giornalmente per un periodo determinato e fino ad avviso contrario.

6. I treni supplementari sono la ripetizione di altri treni di cui prendono l'orario.

Essi possono mettersi in circolazione in precedenza oppure a seguito dei treni dei quali sono la ripetizione. Non è ammessa che l'effettuazione di un solo treno supplementare in precedenza ad un treno normale.

I treni supplementari prendono il numero o la sigla del treno normale di cui sono la ripetizione preceduto dalla parola « Ante » se trattasi di supplementare in precedenza e seguìto dalla indicazione bis, ter, ecc., se trattasi di supplementari a seguito.

I treni supplementari in precedenza al normale si effettuano soltanto sulle linee a doppio binario.

7. Sulle linee a doppio binario i treni percorrono il binario di sinistra che viene detto *legale* ; quando ec-

cezionalmente i treni debbono percorrere il binario di destra si dice invece che essi percorrono il binario *illegale*.

8. I treni straordinari ed i treni supplementari sono annunciati coi segnali nel modo prescritto dal Regolamento sui Segnali. I treni straordinari vengono annunciati anche mediante avviso (**correntale**) al personale di linea. *Si fa eccezione per il treno straordinario indicato nell'orario di servizio che venga immediatamente dopo il treno che lo segnala, nel qual caso* (se non è diversamente disposto nella prefazione compartimentale all'orario di servizio, in causa delle condizioni di deficiente visibilità dei segnali) *la correntale viene omessa.*

Con disposizioni locali, nei tratti comuni a più linee, per evitare ai treni fermate ai bivi in linea per esporre o togliere segnali, si può anche omettere la segnalazione o farla dove non sarebbe necessario.

Dei segnalamenti anormali od omessi, quando non risultino da disposizioni in orario, deve essere avvisato il personale di vigilanza con correntale.

9. Per i treni straordinari resi giornalieri la segnalazione e l'annuncio con correntale vengono fatti soltanto pel primo giorno.

10. Il personale di vigilanza viene pure avvisato con correntale della eventuale sospensione o soppressione dei treni ordinari, o dei treni straordinari che già furono annunciati con correntale o con segnali.

11. L'annuncio con correntale o per telefono dei treni supplementari a seguito è obbligatorio soltanto

sulle linee in condizioni di deficiente visibilità di cui al precedente comma 8.

Per i treni supplementari in precedenza, invece, l'avviso con correntale o per telefono è sempre obbligatorio e dovrà essere sempre precisato l'anticipo massimo consentito per tutto il percorso dei treni stessi.

12. Di regola i treni si distinguono in *pari* e *dispari* secondo il numero con cui sono designati.

I treni designati esclusivamente con lettere sono da considerarsi pari o dispari secondo che hanno la direzione di quelli che sulla stessa linea portano rispettivamente numero pari o dispari.

13. Col nome generico di *stazione* si indicano nella presente Istruzione oltre le stazioni propriamente dette anche i raddoppi ed i posti di movimento.

14. Gli agenti della linea ricevono un *fascicolo orario* nel quale figurano tutti i treni ordinari e i treni straordinari, che possono essere effettuati sulla linea ove prestano servizio; con le ore di partenza, di arrivo, o di passaggio nelle singole stazioni e località di servizio.

Tale fascicolo deve essere tenuto nei posti di guardia in luogo adatto e in modo visibile.

Art. 12.

Trasmissioni delle correntali

1. La correntale (mod. M-41) viene emessa dalle singole stazioni ed inoltrata fino all'attigua:

a) a mezzo dei guardalinee sulle linee in cui è in vigore tale sistema di vigilanza;

b) a mezzo del personale di stazione e dei guardiani o delle guardabarriere sulle linee con tratti individuali di vigilanza.

2. Sulle correntali, quando si tratti di straordinario non compreso nell'orario di servizio, viene indicato, oltre il numero o sigla del treno che si annuncia, anche l'ora di partenza o di passaggio del treno stesso dalla stazione verso cui la correntale è diretta.

3. Il guardalinee, o l'agente di vigilanza che per primo riceve una correntale, ne rilascerà ricevuta alla stazione sull'apposito tagliando.

Se la correntale è inoltrata a mezzo dei guardalinee, questi consegneranno a tutti i posti di guardia e di caposquadra dei lavori compresi nel proprio tratto un modulo (mod. M-40), sul quale saranno riportate le indicazioni della correntale, ritirandone ricevuta sulla correntale medesima. Le indicazioni delle correntali M-41 o dei mod. M-40 devono essere riportate nel libro di servizio (mod. L-225) dei posti fissi di vigilanza dagli agenti addetti ai posti stessi.

Art. 13.

Norme per l'annuncio dei treni per telefono

1. Sui tratti di linea, ove i posti fissi di vigilanza sono collegati telefonicamente con le stazioni attigue, gli annunci dei treni straordinari possono essere dati agli agenti della linea per mezzo del telefono, ed in

un solo annuncio possono essere compresi più treni, qualunque sia la direzione di corsa dei medesimi.

2. L'annuncio dei treni per telefono verrà dato con fonogramma di Movimento.

3. Qualora non si potesse fare uso delle comunicazioni telefoniche per guasti, perturbazioni atmosferiche od altri motivi, l'annuncio, verrà dato per iscritto a mezzo di correntale, e sarà trasmesso con le norme di cui all'articolo precedente.

Art. 14.

Presenziamento treni

1. Durante il periodo di servizio la presenza sulla linea degli agenti di vigilanza deve essere continua.

2. Essi debbono presenziare il passaggio di ciascun treno nel luogo che verrà loro indicato, e in modo da poter scorgere i segnali fissi.

A tale uopo dovranno trovarsi sul posto di presenziamento prescritto 10 *minuti prima dell'ora stabilita dall'orario per il passaggio di ogni treno* e tenersi pronti a fare e a ripetere i segnali che le circostanze rendessero necessari.

3. Sulle linee indicate nell'orario di servizio, sulle quali è consentito che i treni possano anticipare la loro corsa sul proprio orario, gli agenti di vigilanza ricevendo avviso di anticipo dovranno anticipare di altrettanto il loro servizio di presenziamento.

4. L'anticipo di corsa di un treno sul proprio orario verrà annunciato ai posti di guardia ed eventualmente ai cantieri di lavoro mediante fonogramma di Movimento.

Art. 15.

Segnalazione degli agenti della linea in presenza dei treni

Dall'istante in cui gli agenti della linea iniziano il presenziamento debbono :

a) guardare lungo la strada se nulla si oppone al libero passaggio del treno ;

b) provvedere che il binario sia libero ed, occorrendo, eliminare gli ostacoli ;

c) osservare con la più grande attenzione i segnali annessi ai treni, o che fossero fatti dal personale di scorta del treno stesso ;

d) fare attenzione a tutto ciò che potrebbe compromettere la sicurezza della circolazione come ad es. sviamento, rottura di una ruota o di un asse, distacco dei congegni del freno, incendio di un veicolo, porte laterali di un veicolo aperte all'infuori, spostamento del carico, spezzamento del treno, mancanza del fanale destro di coda o fanali di testa entrambi spenti o fanale di coda spento nei treni con segnalazione notturna ;

e) fare i segnali ottici ed acustici necessari in obbedienza alle prescrizioni del Regolamento sui Segnali.

Art. 16.

Segnale di fermata non preavvisata

1. Per ordinare la fermata ad un treno gli agenti della linea dovranno seguire le norme prescritte dal Regolamento sui Segnali.

2. I segnali di fermata, siano essi costituiti da vele fisse o da bandiere da segnalamento, devono essere *presenziati* ; e quando eccezionalmente ciò non avvenga essi devono in ogni caso, e cioè *anche in condizioni atmosferiche normali*, essere sussidiati con petardi alle distanze stabilite dal Regolamento sui Segnali.

In mancanza di segnali, per imporre la fermata ad un treno, basta collocare sulla rotaia, alle distanze prescritte, dei petardi.

3. **La protezione di un punto della linea deve ritenersi efficace, soltanto se oltre l'esporre il segnale di arresto siasi provveduto, quando ciò è prescritto, a collocare alla dovuta distanza i petardi di sussidio, prima che il treno abbia raggiunto il punto dove i petardi vanno collocati.**

Perciò gli agenti della linea, ogni qualvolta si manifesta un improvviso pericolo, debbono recarsi subito e di corsa ad esporre i prescritti segnali, innanzi tutto verso la parte dalla quale è atteso il primo treno, e poi verso l'altra parte.

Art. 17.

Precauzioni da usare nell'esposizione dei segnali

I segnali di fermata dovranno collocarsi a distanza conveniente dalla più vicina rotaia e, quando non siano costituiti da vele fisse, dovranno avere il drappo ben spiegato, in guisa da riuscire facilmente riconoscibili dal personale dei treni. Quando i segnali sono fatti con fanali a mano, devesi porre attenzione che il fascio luminoso sia diretto verso il treno che deve sopravvenire.

I segnali straordinari dovranno collocarsi a sinistra del binario rispetto alla corsa del treno al quale comandano la fermata o la riduzione di velocità.

Si potrà però, sulle linee a semplice binario, collocare eccezionalmente tali segnali a destra del binario, se in tale ubicazione potessero risultare più facilmente visibili dal personale dei treni.

Su una linea a due o più binari dei quali uno solo presenti un tratto ingombro od interrotto, al passaggio di un treno su binario non ingombro, devono essere tolti i segnali di arresto a mano che potessero provocare una indebita fermata.

Art. 18.

Segnalamento con petardi

1. Nei casi previsti dal Regolamento sui Segnali gli agenti della linea debbono provvedere di propria iniziativa al sussidio con petardi dei segnali fissi posti

oltre gli scambi estremi delle stazioni. Tale incarico spetta agli agenti addetti ai posti fissi di vigilanza ed a quelli dei posti di vigilanza istituiti espressamente per tale servizio.

2. Sui tratti di linea (indicati nelle prefazioni compartimentali all'orario di servizio) sui quali la nebbia è fenomeno assolutamente eccezionale, gli agenti addetti ai posti fissi di vigilanza, dopo aver provveduto, nei casi prescritti, alla posa dei petardi, debbono procurare di darne sollecita comunicazione alla prossima stazione con fonogramma o per iscritto, precisando i segnali sussidiati.

Art. 19.

Indicazione dei punti per il collocamento dei petardi. Maneggio – Ritiro e dotazione dei petardi

1. Per ogni segnale fisso e per ogni fermata, sprovvista di segnali fissi, sono indicati con appositi picchetti, lateralmente alla sede stradale, i punti nei quali il personale di linea dovrà collocare i petardi sulla rotaia.

2. I capisquadra cantonieri, i guardiani o guardalinee ed i cantonieri che li surrogano, quando iniziano il servizio devono essere provvisti di 12 petardi entro astuccio.

I guardiani (guardalinee) ed i cantonieri che li surrogano, in servizio ai dischi e semafori, oltre ai

petardi di cui sopra, devono avere una scorta fino a 300 petardi da custodirsi entro cassetta nel posto di guardia.

3. Chiunque ha in custodia petardi deve usare ogni precauzione nel loro maneggio per evitare che subiscano urti o riscaldamento anche lieve che potrebbero essere causa di scoppi accidentali. I petardi debbono sempre venire custoditi in astuccio o cassetta, ciascuno avvolto con carta, in modo da mantenerli immobili durante il trasporto.

Gli agenti muniti in servizio di petardi non debbono estrarli dall'astuccio, se non al momento di applicarli alla rotaia od in caso di verifica.

Per evitare che le parti metalliche dell'involucro dei petardi proiettate all'atto dello scoppio possano colpire e ferire coloro che eventualmente si trovino in prossimità di essi, gli agenti della linea dovranno possibilmente procurare che nessuno si avvicini ai punti in cui sono collocati i petardi e tenersi essi stessi sempre a conveniente distanza.

Gli astucci con petardi debbono venire riposti dai guardiani, dai cantonieri e dai capisquadra nell'interno dei locali di loro uso, sopra mensole od appesi in posizione sufficientemente lontana dai camini, dalle stufe e dagli attrezzi e non mai a portata di mano dei ragazzi.

Le scorte in consegna agli agenti in servizio ai dischi e semafori dovranno essere tenute in casse chiuse a chiave nelle quali non si dovranno introdurre

altri oggetti ad eccezione dell'astuccio dei petardi.

4. Per evitare che i petardi possano divenire pericolosi o perdere la loro efficacia, in seguito ad alterazioni chimiche od alla lenta penetrazione dell'umidità, si dovrà provvedere a rinnovarli almeno ogni sette anni.

A tal uopo ogni agente dovrà richiedere tempestivamente all'agente incaricato della fornitura la sostituzione dei petardi in propria consegna quando preveda di non poterli consumare entro il settimo anno dalla data di fabbricazione.

L'agente, all'atto del ricevimento e successivamente di tempo in tempo, deve verificare la data e lo stato esteriore di conservazione dei petardi per richiederne, se del caso, il ricambio.

5. È obbligo di tutti gli agenti di riferire ai loro superiori gli scoppi accidentali di petardi ancorchè non abbiano dato luogo ad inconvenienti.

Art. 20.

Servizio pei treni straordinari e supplementari

1. Quando viene annunciato per mezzo dei segnali portati dai treni o per mezzo di correntale un treno straordinario, o supplementare, gli agenti della linea dovranno comportarsi per detto treno come se si trattasse di un treno ordinario.

2. Se viene segnalato un treno supplementare l'agente di vigilanza dovrà stare sulla linea in vigile attesa fino a che il treno segnalato non sia passato.

Venendo segnalato un treno straordinario, l'agente di vigilanza, *se non riceve la correntale*, dovrà ritenere che si effettui quello che, secondo l'orario, segue immediatamente il treno che porta i segnali.

3. Anche quando la segnalazione di un treno sia stata omessa, il personale di vigilanza, appena si accorgerà dell'avvicinarsi di esso, dovrà comportarsi come se si trattasse di un treno ordinario.

Art. 21.

Circolazione sul binario illegale

Quando per ordine superiore, per lavori, per circolazione treno materiali, o per altri motivi, sia pure accidentali, viene sospesa la circolazione su uno dei binari delle linee a doppio binario, essa potrà attivarsi nei due sensi sul binario rimasto libero.

Al personale di linea l'avviso sarà dato con correntale.

Il primo treno che percorre il binario illegale porterà esposto il prescritto segnale.

Art. 22.

Locomotive di rinforzo ai treni

1. In alcuni tratti di linea, indicati nell'orario di servizio, è ammesso il rinforzo in coda con una o due locomotive agganciate o disgiunte dal treno.

2. Il ritorno delle locomotive di rinforzo ad un treno dalla stazione dove cessa il rinforzo, potrà effettuarsi, previa la segnalazione prescritta dal Regolamento sui Segnali, o con l'orario di un treno straordinario, oppure in doppio ad un treno o, quando sia richiesto per maggior sollecitudine, ad orario libero.

3. Quando una locomotiva di rinforzo in coda ad un treno lo abbandona in piena linea senza raggiungere la stazione successiva, la segnalazione del ritorno della locomotiva medesima viene soppressa sul tratto compreso fra l'ultima stazione di fermata ed il punto in cui termina il rinforzo.

4. Gli agenti di vigilanza dovranno stare sulla linea in vigile attesa fino a che la locomotiva di rinforzo non sia ripassata.

Art. 23.

Treni ad orario libero

1. Quando in casi di urgenza occorra inoltrare un trasporto, od una locomotiva di soccorso con o senza carro attrezzi, o quando un treno abbia portato il

segnale di locomotiva di ritorno e non sia possibile provvedere con l'effettuazione di uno straordinario previsto in orario, potrà effettuarsi un treno straordinario ad orario libero, il quale, quando ve ne sia la possibilità, verrà pure segnalato.

2. Sulle linee a doppio binario le locomotive di soccorso potranno essere inviate incontro al treno fermo anche sul binario illegale.

Art. 24.

Intervalli di sospensione del servizio sulla linea

Su alcune linee, in determinati intervalli di ogni giorno, il personale di stazione e di vigilanza non si trova in servizio.

Occorrendo in tale intervallo inviare d'urgenza su dette linee dei treni, il primo treno sarà preceduto da una locomotiva isolata, la quale porterà il segnale per la effettuazione di un treno straordinario e dovrà fermarsi, oppure fischiare a lungo, ai posti di vigilanza per richiamare in servizio il personale addettovi; questo dovrà immediatamente assumere servizio e si regolerà poi in conformità dei successivi avvisi scritti che perverranno dalle stazioni.

Art. 25.

Circolazione treni materiali e carrelli

1. Sulle linee a doppio binario può essere previsto nell'orario di un treno materiali il suo inoltro nei tratti di lavoro anche sul binario illegale.

2. Sui tratti di lavoro la segnalazione dei treni materiali viene omessa quando il personale della linea sia avvisato con correntale.

3. Quando i treni materiali circolano ripetutamente sopra un tratto di linea limitato, il servizio di guardia, dovendo essere permanente per tutto il periodo di lavoro dei treni stessi, sarà fatto dagli agenti di vigilanza secondo speciali prescrizioni e con orario che alla occorrenza saranno loro indicati.

Art. 26.

Circolazione degli spartineve

Di massima lo spartineve viaggia come un treno ad orario libero.

Art. 27.

Servizi speciali alle diramazioni, agli attraversamenti, ai segnali fissi ai binari raccordati, e presso le gallerie

1. Al personale di linea può essere affidata la custodia di segnali fissi per l'accensione e lo spegnimento del fanale e per curarne il funzionamento e rilevarne

i guasti. Quando il fanale, per qualsiasi motivo, non restasse regolarmente acceso, l'agente lo dovrà supplire con segnale a mano avvisandone al più presto la stazione od il posto di manovra del segnale e riferendo poi al proprio sorvegliante.

2. Al personale di vigilanza può essere affidata in casi speciali anche la sorveglianza ed il presenziamento degli scambi in piena linea che immettono in binari di raccordo e la custodia dei relativi segnali fissi di protezione.

Art. 28.

Obblighi inerenti ai segnali fissi

1. L'agente della linea deve fare attenzione che i segnali, quando vengono manovrati, assumano sempre la loro giusta posizione sia di « via libera » che di « via impedita » regolandosi al caso come al comma 8.

2. L'apparato di manovra deve essere mantenuto costantemente pulito ; le carrucole di guida e di deviazione, nonchè quelle dei compensatori e degli alberi semaforici debbono essere mantenute nette da fango e da detriti e lubrificate.

I fili delle trasmissioni non debbono mai strisciare sul terreno nè contro pali, pareti, od altri ostacoli di sorta ; speciali cure si dovranno prendere d'inverno allo scopo di evitare che lo scorrimento dei fili resti ostacolato dal gelo.

3. Gli agenti della linea che manovrano leve da segnali devono aver cura di regolare convenientemente la tensione dei fili di trasmissione a seconda delle istruzioni che verranno loro impartite e dovranno in caso di bisogno provvedere ad allacciature anche provvisorie dei fili stessi mediante appositi spezzoni muniti di speciali occhielli all'estremità.

4. Gli agenti della linea sono tenuti ad accendere e spegnere i fanali dei segnali di cui venne loro affidato il servizio in relazione alle prescrizioni all'uopo contenute nel libretto di servizio.

5. Gli agenti della linea, debbono provvedere di loro iniziativa ad accendere i fanali dei segnali che sono loro affidati nei casi di speciali condizioni atmosferiche previste dal Regolamento sui Segnali (art. 2, alleg. *A*).

6. Onde evitare che la fiamma del lume faccia fuliggine bisogna al principio tenerla bassa finchè l'involucro che la protegge si sia convenientemente riscaldato.

Il fanale devesi mettere a posto o innalzare soltanto quando la fiamma bruci con intensità uniforme cosicchè non sia possibile che la stessa diventi più alta e faccia fuliggine.

Bisogna fare attenzione che i fanali dei segnali fissi vengano innalzati fino alla loro altezza ; dopo accesi i fanali l'agente della linea deve accertarsi che la luce del segnale si veda distintamente.

7. I fanali dei segnali fissi debbono essere lasciati

al loro posto anche quando non è necessaria l'illuminazione. Appena spenti, dovranno essere accuratamente ripuliti i fanali, i riflettori e le lenti ed inoltre si dovranno rifornire ed apparecchiare i lumi in modo che, occorrendo, possano essere subito riadoperati.

Così pure l'agente della linea deve mantenere costantemente puliti ed in condizioni di regolare funzionamento i fanali applicati agli scambi in sua consegna.

8. Se durante il servizio l'agente della linea rileva qualche irregolarità nei congegni di segnalamento, alla quale non può porre riparo, deve avvisarne la stazione più vicina affinchè richieda con la via più sollecita la occorrente riparazione, e farne rapporto ai propri superiori.

Art. 29.

Orario di accensione e spegnimento dei fanali e delle lanterne

1. L'orario di accensione e di spegnimento delle lanterne a mano, nonchè dei segnali per le segnalazioni sulla linea (fanali dei segnali fissi delle stazioni e di blocco, di entrata e di uscita dei tratti a dentiera, dei dischetti da deviatoi, applicati alle vele fisse di rallentamento o fermata, ecc.) in consegna agli agenti della linea viene stabilito per i diversi mesi dell'anno dalla tabella riportata a pag. 86 e 87.

Le ore di spegnimento e di accensione indicate

nella tabella stessa rispondono all'orario medio del levare e del tramontare del sole nei vari Compartimenti.

2. In base alle disposizioni di cui sopra verranno indicate a cura dei sorveglianti sui libretti L-224, le ore normali di spegnimento ed accensione dei fanali e lanterne a detti agenti in consegna.

Art. 30.

Limitazione della durata di accensione dei fanali e delle lanterne

Fermi restando i limiti di accensione e spegnimento dei fanali e delle lanterne indicati nella tabella di cui al comma 1 dell'articolo precedente, è fatto obbligo agli agenti della linea che prestano servizio sulle linee *con orario limitato* di accendere i fanali da segnalamento 30 minuti prima del passaggio del primo treno e di spegnerli 10 minuti dopo il passaggio dell'ultimo, sempre che non sia segnalato l'immediato ritorno di una locomotiva, o la circolazione di un treno supplementare, o di uno straordinario di cui non si conosca l'orario.

OBBLIGHI PER LA SORVEGLIANZA E LA CUSTODIA DEI PASSAGGI A LIVELLO

Art. 31.

Custodia dei passaggi a livello

1. Tutti gli agenti, guardiani, cantonieri e guardabarriere, ai quali è affidata la custodia dei passaggi a livello, debbono vigilare con la maggiore attenzione e prudenza onde impedire inconvenienti o disgrazie al passaggio dei treni.

Essi debbono essere sempre preparati ad esporre ai treni il segnale di fermata nei modi prescritti dal Regolamento sui Segnali (alleg. *A*).

Durante l'orario di servizio, quando sentano suoni di tromba che annunciano l'approssimarsi di un carrello debbono portarsi sul posto di presenziamento per chiudere le barriere dei passaggi a livello loro affidati, o quanto meno per richiamare l'attenzione dei pedoni e dei veicoli percorrenti la strada ordinaria.

2. Gli agenti di linea, che presenziano dei passaggi a livello situati nelle adiacenze delle stazioni, debbono essere specialmente attenti per evitare il verificarsi di inconvenienti in occasione di manovre che possano impegnare i passaggi a livello.

Art. 32.

Manovra dei cancelli, delle barriere e dei segnali di protezione

1. Le chiusure dei passaggi a livello su strade pubbliche frequentate saranno tenute abitualmente aperte nell'intervallo fra un treno e l'altro e gli agenti della linea che sono adibiti alla custodia di tali passaggi dovranno impedire che dai passaggi stessi, quando sono aperti, s'introducano estranei o animali sulla ferrovia, e chiuderne le barriere o i cancelli pel transito dei treni.

2. Su tutte le linee, la chiusura dei passaggi a livello non protetti da segnali fissi a distanza deve farsi, salvo disposizioni locali contrarie, non più tardi di cinque minuti prima dell'ora normale di transito di ciascun treno. Però dove le condizioni di visibilità siano tali da assicurare il libero passaggio del treno, regolando la chiusura da quando si vede il treno in lontananza, si può con istruzione scritta disporre:

a) che la chiusura avvenga nel tempo sovrastabilito, ma, che, in attesa del treno, possa darsi passaggio a persone, animali, o veicoli, ovvero soltanto alle prime aprendo e richiudendo subito le barriere od i cancelli, con precauzione prima d'iniziare l'apertura dal lato opposto a quello dove sta chi vuol passare;

b) che la chiusura sia ritardata fino a quando

il treno si presenta in vista ad una distanza previamente stabilita.

In entrambi i casi l'agente che ha in custodia il passaggio deve rimanere nel posto più adatto per vedere il treno in lontananza e qualora per giustificati motivi dovesse abbandonarlo dovrà chiudere prima i cancelli o le barriere.

3. Analoghe istruzioni potranno darsi per quei passaggi a livello collegati a mezzo di telefono con la prossima stazione dalla quale il guardiano può assumere informazioni dell'eventuale ritardo dei treni attesi per regolare il transito sul passaggio a livello.

Le comunicazioni telefoniche dovranno ad ogni modo essere registrate sul protocollo dei fonogrammi.

4. Quando ad un solo agente sia affidata la custodia di più passaggi a livello esso deve provvedere alla chiusura in modo che quella che eseguisce per ultima avvenga nel termine di tempo stabilito nel precedente comma 2.

5. Alcuni passaggi a livello di speciale importanza sono muniti di dischetti o semafori di protezione i quali devono essere abitualmente disposti a via impedita, o sono protetti a mezzo dei segnali di una vicina stazione o posto di blocco. I detti passaggi a livello possono essere muniti anche di telefono o di speciali avvisatori per segnalare l'arrivo dei treni, azionati dalle stazioni contigue, o direttamente dai treni stessi. Per tali passaggi a livello, gli agenti di custodia debbono trovarsi al loro posto dieci minuti

prima della partenza o del transito in orario dalla stazione attigua del treno atteso e chiudere le barriere appena avranno ricevuto l'avviso della partenza o del transito del treno secondo le istruzioni speciali relative a ciascun passaggio a livello.

Solamente dopo aver chiuse le barriere, gli agenti di custodia potranno aprire il segnale fisso di protezione dalla parte da cui deve arrivare il treno, richiudendolo appena questo lo abbia sorpassato, o dare il consenso alla stazione od alla cabina di blocco per la manovra dei segnali salvo ritoglierlo appena il treno abbia oltrepassato il segnale. Inoltre nei passaggi a livello protetti con segnali manovrati da una cabina di blocco o di apparati centrali o da una vicina stazione o pei quali l'agente di servizio al passaggio a livello dà soltanto il consenso per la manovra, per tutto il tempo in cui le barriere rimangono aperte, si deve esporre di giorno una bandiera rossa e di notte un fanale proiettante luce rossa in ciascuna direzione di corsa dei treni.

Non occorre che tali segnalazioni siano precedute da segnale di rallentamento e non è per esse prescritta una visibilità minima agli effetti del sussidio con petardi.

I segnali stessi devono essere applicati ad un paletto piantato stabilmente lungo la linea in adiacenza del passaggio a livello alla distanza di circa due metri dalla più vicina rotaia e situato in posizione tale che la bandiera di giorno o le luci proiettate di notte dai

fanali (uno per ogni direzione) riescano ben visibili dai treni.

Qualora l'agente di custodia per giustificati motivi dovesse abbandonare il proprio posto mentre è prossimo l'arrivo di un treno deve prima chiudere le barriere e mettere a via libera i segnali o dare i consensi.

6. Sulle linee di cui al comma 3 del precedente art. 14, nel caso di anticipo di treni sul proprio orario, gli agenti di vigilanza dovranno chiudere le barriere dei passaggi a livello a loro affidati in custodia in relazione alla nuova ora di transito dei treni.

7. Gli agenti addetti alla custodia dei passaggi a livello, entro i dieci minuti che precedono il passaggio del treno, non devono lasciar passare mandrie di bestiame.

Art. 33.

Passaggi abitualmente chiusi e passaggi con barriere manovrabili a distanza

1. Le barriere dei passaggi a livello poco frequentati e privati, debbono essere abitualmente tenute chiuse a chiave ed i guardiani debbono aprirle ad ogni richiesta degli utenti, salvo a tenerle aperte in quelle ore ed in quegli intervalli fra due treni, durante i quali, in certi giorni ed in certe stagioni, i passaggi stessi sogliono essere frequentati più dell'ordinario.

2. In generale poi, quando sia domandata l'apertura dei cancelli o delle sbarre, chi è preposto a guardia

del passaggio a livello deve accertare che l'attraversamento possa compiersi tranquillamente e comodamente prima del sopraggiungere di un treno, e soltanto dopo tale accertamento potrà aprire i cancelli o le sbarre una per volta, cominciando dal lato opposto a quello ove sta chi vuol passare.

3. Per i passaggi a livello muniti di barriere manovrabili a distanza le barriere staranno normalmente aperte e sarà dato apposito segnale d'avviso un minuto prima di chiuderle semprechè detto segnale non venga dato automaticamente nella manovra delle barriere.

4. La manovra delle barriere comandate a distanza sarà eseguita secondo le istruzioni speciali che verranno impartite caso per caso, facendo in modo però che, quando ogni barriera viene comandata da apposita leva, esse siano manovrate non contemporaneamente ma ad intervallo di qualche secondo l'una dall'altra.

5. Gli agenti di vigilanza devono avere cura di regolare convenientemente la tensione dei fili di trasmissione affinchè la manovra si effettui regolarmente e le sbarre si dispongano esattamente nelle due posizioni estreme ; dovranno inoltre, in caso di bisogno, provvedere, in quanto la loro capacità ed i mezzi a disposizione lo consentano, ad allacciature provvisorie dei fili stessi come è detto al precedente art. 28, comma 3, e, qualora si verificassero guasti od alterazioni che non possano riparare, ad avvertire il sorvegliante od il capo squadra da cui dipendono.

Dovranno altresì denunziare le irregolarità nel funzionamento e le riparazioni immediate da loro fatte.

6. Agli agenti a cui è affidata la manovra a distanza delle barriere di altri passaggi a livello, oltrechè ai guardalinea, è fatto obbligo di accertarsi periodicamente durante il loro orario di servizio, che queste non vengano manomesse o danneggiate, che non siano da malintenzionati assicurate in posizione di apertura, e che in seguito ad urti od altro vadano ad ingombrare la sagoma limite del materiale mobile.

7. Quando una barriera a distanza non funziona, l'agente che la manovra, se non può affidare ad altro agente la sorveglianza del passaggio a livello ove trovasi detta barriera, dovrà chiudere tutte le barriere da lui manovrate, assicurare a chiave i cancelli o le barriere non manovrate a distanza, e recarsi nel ripetuto passaggio a livello per attendere colà i treni prossimi a giungere e poi ritornare al suo posto.

Avvertirà quindi per iscritto o per telefono, per gli opportuni provvedimenti, i propri superiori ricorrendo, quando non possa farlo direttamente, alla più vicina stazione.

Art. 34.

Pulizia e manutenzione dei passaggi a livello

Tutti gli agenti incaricati della custodia di passaggi a livello sono tenuti a curarne la buona manutenzione e la pulizia. Essi dovranno curare la conser-

vazione e la lubrificazione delle barriere e relativi meccanismi accessori, tanto se da manovrarsi sul posto come a distanza, togliere il fango o la polvere dalla zona carreggiata fra le barriere, riempire le buche con ghiaia o pietrisco somministrato dall'Amministrazione, ripulire più volte al giorno le scanalature fra rotaie e controrotaie per mezzo del raschietto, provvedere all'innaffiamento quando è necessario, ed osservare che le lungherine in legno ed i selciati fra le rotaie siano sempre in buono stato.

OBBLIGHI SPECIALI PER LA EFFETTUAZIONE DEI TRENI PRECEDUTI DA STAFFETTA ED EQUIPARATI

Art. 35.

Presenziamento lungo la linea ed ai passaggi a livello

1. Con ordine superiore può essere disposto che un treno sia fatto immediatamente precedere da un treno staffetta, la cui caratteristica consiste nell'obbligo di incrociare e precedere i treni nelle stesse stazioni del treno da esso preceduto.

2. La staffetta ed il treno da esso preceduto possono circolare come straordinari con orario appositamente stabilito, oppure come treno compreso in orario seguìto dal suo supplementare. Il treno staffetta segnalerà il treno da essa preceduto.

3. Tutti gli agenti destinati a presenziare un treno preceduto da staffetta, dovranno essere provvisti dei mezzi di segnalamento e dovranno assicurarsi che questi mezzi diurni o notturni, ordinari e straordinari funzionino regolarmente.

4. Tutti i passaggi a livello muniti di chiusura verranno chiusi 5 minuti prima del transito della staffetta e non saranno riaperti se non dopo che sarà passato il treno da essa preceduto, fatta eccezione soltanto per quelli muniti di appositi segnali di protezione o di consensi su segnali di partenza o di ingresso in stazione o di blocco, e con soneria di avviso o comunicazione telefonica, pei quali le barriere potranno essere riaperte dopo il transito della staffetta, salvo a richiuderle per il passaggio del treno da essa preceduto, in base all'avviso della soneria o del telefono che dovrà esser dato non meno di 15 minuti prima del transito di esso.

5. Nel caso che su qualche breve tratto mancasse la staffetta i passaggi a livello muniti di chiusura dovranno esser chiusi 15 minuti prima dell'ora di orario di partenza del treno dalla prossima stazione.

6. Gli agenti adibiti al presenziamento di un treno preceduto da staffetta devono rimanere al loro posto di guardia fino a mezz'ora dopo l'ora di arrivo di detto treno alla prossima stazione con locomotiva di riserva, ora che dovrà essere ad essi previamente notificata.

OBBLIGHI E DISPOSIZIONI SPECIALI PER LE LINEE ESERCITATE CON I SISTEMI DI DIRIGENTE CENTRALE E DI DIRIGENTE UNICO

Art. 36.

Generalità – Comunicazioni telefoniche

1. Sulle linee esercitate col sistema del Dirigente Centrale, gli obblighi e le disposizioni interessanti il personale della linea sono in tutto conformi a quelli delle linee esercitate col normale sistema dei soli dirigenti il movimento nelle singole stazioni.

2. Sulle linee esercitate col sistema del Dirigente Unico, la circolazione dei treni è regolata dal Dirigente stesso e le stazioni, salvo talune in speciali condizioni che conservano il proprio dirigente il movimento, sono rette da assuntori o da agenti non autorizzati al movimento.

Le stazioni, i posti di guardia con passaggi a livello, ed eventualmente o provvisoriamente anche i posti di guardia senza passaggi a livello, i cantieri di lavoro, ecc., sono collegati all'ufficio del Dirigente Unico e corrispondono con lui soltanto, a mezzo di un impianto di telefoni selettivi.

I posti di guardia possono esser chiamati dal Dirigente Unico, singolarmente, o per gruppi a seconda del dispositivo di impianto.

È fatto divieto di valersi del circuito telefonico

per comunicare con altri posti di guardia o con le stazioni; ogni comunicazione deve sempre avvenire pel tramite del Dirigente Unico.

Al termine di ogni comunicazione telefonica il Dirigente Unico aggiunge la parola *fine*; il ricevente ripete la intera comunicazione fattagli con le eventuali aggiunte e termina anch'esso con la parola *fine*. Il Dirigente Unico ripete ancora *fine*.

I telefoni dei posti lungo linea non hanno dispositivo per chiamare il Dirigente Unico essendo questi sempre in ascolto al proprio telefono; volendo fare una comunicazione al Dirigente Unico basterà premere rispettivamente il pedale o l'apposito bottone ed annunciarsi; ad esempio:

Passo livello (oppure) *Posto* 17 (oppure) *Cantiere* 17;

Guardiano (oppure) *Sorvegliante* (oppure) *Capo squadra*.

DOVERI DERIVANTI DALL'ALLOGGIARE NELLE CASE CANTONIERE O NEI FABBRICATI DELL'AMMINISTRAZIONE – EQUIPAGGIAMENTO DEL PERSONALE DI LINEA

Art. 37.

Generalità

1. Ogni agente della linea ha obbligo di conservare decente e di preservare da guasti la casa cantoniera o la parte di essa che gli venne affidata a scopo di

abitazione, di tenere la massima pulizia entro e fuori, di raccogliere le immondizie in angolo appartato dell'orto, di non esporre biancheria sul davanti ed abiti colorati di rosso o verde all'esterno dell'abitazione, di osservare le prescrizioni di igiene, specialmente contro la malaria, di non dormire dove sono accesi bracieri, ecc.

Si raccomanda la custodia dei ragazzi, ai quali sarà assolutamente vietato di introdursi sulla linea in prossimità dei binari, potendo qualche loro imprudenza, anche leggera, produrre gravissime conseguenze.

Le finestre prospicienti ogni direzione di corsa dei treni devono essere velate da tendine, quando siano sprovviste di persiane e di scudetti. Non è permesso di adoperare per tale scopo stoffe rosse o verdi.

È vietato fare modificazioni negli alloggi.

2. L'illuminazione, il riscaldamento degli alloggi, e la sostituzione dei vetri rotti sono a carico degli agenti che abitano le case cantoniere.

3. Prima di addossare costruzioni accessorie alle case cantoniere, come casotti od altro, occorrerà ottenere il permesso della Sezione Lavori.

4. Gli animali domestici da cortile sono permessi soltanto in numero corrispondente alle necessità della famiglia dell'agente.

È vietato di allevare animali in modo che possano recare molestia o danno ai fabbricati, alle siepi ed alle piante della ferrovia, od alle proprietà limitrofe,

o che impediscano di mantenere pulito l'alloggio e le adiacenze.

5. Non è permesso agli agenti della linea di esercitare mestieri: di tenere nelle case cantoniere commerci, pubblici esercizi o rivendite di bevande spiritose, giuochi o riunioni, e di coltivare terreni oltre quelli che loro fossero assegnati dall'Amministrazione.

È vietato inoltre all'agente della linea, sotto qualsiasi pretesto, di alloggiare nella casa cantoniera, senza il permesso dell'Amministrazione ferroviaria, persone estranee alla propria famiglia.

6. Quando un agente per decesso, licenziamento, trasloco o cambiamento di qualifica, cessa di fruire dell'alloggio assegnatogli, la sua famiglia dovrà sgombrare l'alloggio medesimo entro il termine che le sarà indicato e l'alloggio dovrà essere riconsegnato libero ed in buono stato a chi sarà incaricato di riceverlo.

7. L'Amministrazione ferroviaria si rivarrà verso gli agenti della linea, o le famiglie degli agenti medesimi, delle spese di riparazione dei guasti o danni prodotti per incuria o colpa di essi agli alloggi loro concessi in uso, addebitandone il relativo importo, oltre agli eventuali provvedimenti da prendere in via disciplinare.

8. Gli agenti alloggiati nei fabbricati dell'Amministrazione diversi dalle case cantoniere, oltre alle prescrizioni sopraindicate, dovranno rispettare tutte le altre prescrizioni contenute negli appositi regolamenti

che disciplinano l'uso degli alloggi di proprietà dell'Amministrazione.

Art. 38.

Responsabilità per gli attrezzi in consegna

Il capo squadra, il guardiano ed in genere ogni agente che ha in consegna gli attrezzi dell'Amministrazione, è responsabile della buona tenuta dei medesimi, ed in caso di smarrimento o di guasti non giustificati, sarà tenuto a rimborsarne il valore.

Tabella di spegnimento e di accensione dei fanali e delle lanterne per segnalazioni

MESE	Quindicina	COMPARTIMENTO											
		Torino - Genova Milano		Venezia - Bologna Firenze		Trieste - Ancona Roma		Napoli		Bari - Reggio C.		Palermo		Cagliari	
		Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione
Gennaio	1	8.—	17.05	7.45	16.55	7.35	17.—	7.20	17.—	7.10	16.50	7.10	17.—	7.40	17.20
	2	7.50	17.25	7.35	17.10	7.25	17.15	7.15	17.15	7.05	17.05	7.10	17.15	7.35	17.35
Febbraio	1	7.35	17.45	7.20	17.35	7.10	17.35	7.—	17.35	6.50	17.25	6.55	17.35	7.20	17.55
	2	7.10	18.05	7.—	17.55	6.50	17.55	7.45	17.50	6.35	17.40	6.40	17.50	7.05	18.10
Marzo	1	6.50	18.25	6.35	18.15	6.30	18.15	6.20	18.10	6.15	18.—	6.15	18.05	6.40	18.30
	2	6.20	18.45	6.05	18.35	6.05	18.30	5.55	18.25	5.50	18.15	6.—	18.20	6.15	18.45
Aprile	1	5.50	19.05	5.35	18.55	5.35	18.50	5.30	18.40	5.20	18.35	5.25	18.40	5.50	19.—
	2	5.25	19.25	5.10	19.15	5.10	19.05	5.05	18.55	5.—	18.50	5.15	18.50	5.25	19.15
Maggio	1	5.—	19.45	4.50	19.30	4.50	19.20	4.50	19.10	4.40	19.05	4.55	19.05	5.10	19.30
	2	4.45	20.—	4.35	19.50	4.35	19.40	4.30	19.30	5.25	19.20	4.45	19.20	4.50	19.50
Giugno	1	4.35	20.15	4.25	20.—	4.25	19.50	4.25	19.40	4.15	19.30	4.35	19.30	4.45	20.—
	2	4.35	20.20	4.25	20.10	4.25	20.—	4.25	19.45	4.15	19.40	4.35	19.35	4.45	20.05
Luglio	1	4.40	20.20	4.30	20.10	4.30	19.55	4.30	19.45	4.20	19.40	4.40	19.35	4.50	20.05
	2	4.50	20.10	4.45	19.55	4.40	19.50	4.40	19.40	4.30	19.30	4.50	19.30	5.—	20.—
Agosto	1	5.10	19.50	5. -	19.40	5.—	19.30	4.55	19.20	4.50	19.10	5.05	19.10	5.15	19.40
	2	5.30	19.30	5.15	19.15	5.15	19.10	5.10	19.—	5.05	18.50	5.15	18,55	5.30	19.20
Settembre	1	5.50	19.—	5.35	18.50	5.35	18.45	5.25	18.35	5.20	18.25	5.30	18.30	5.45	18.55
	2	6.05	18.30	5.55	18.20	5.50	18.15	5.40	18.10	5.35	18.—	5.40	18.05	6.—	18.30
Ottobre	1	6.25	18.05	6.10	17.50	6.05	17.50	5.55	17 45	5.50	17.35	5.55	17 40	6.15	18.05
	2	6.45	17.35	6.30	17.25	6.25	17.25	6.15	17.20	5.05	17.10	6.10	17.20	6.35	17.40
Novembre	1	7.05	17.20	6.50	17.05	6.45	17.05	6,30	17.—	6.25	16.50	6.25	17.—	6.50	17.20
	2	7.25	17.05	7.10	16.45	7.05	16.50	6.50	16.45	6.45	16.35	6.40	16.50	7.10	17.05
Dicembre	1	7.45	16.50	7.30	16.40	7.20	16.40	7.05	16.40	7.—	16.35	6.55	16.40	7.25	17.—
	2	7.55	16.50	7.40	16.40	7.30	16.45	7.15	16.45	7.10	16.35	7.05	16.45	7.38	17.05

N. B. — Nelle giornate piovose e con cielo coperto si potrà ritardare alquanto lo spegnimento ed anticipare alquanto l'accensione.

Allegato **C.**

ESTRATTO DELLE ISTRUZIONI PER L'ACCERTAMENTO DELLE INFRAZIONI ALLA POLIZIA FERROVIARIA

CAPO I.

Fatti costituenti infrazioni alla polizia Ferroviaria

Art. 1.

La legge ha provveduto alla tutela delle Ferrovie mediante varie disposizioni, delle quali alcune mirano più direttamente a garantire la conservazione e sicurezza della strada, colle sue dipendenze ed accessori, nonchè la conservazione del materiale mobile e di tutti gli impianti che servono all'esercizio ferroviario e telegrafico ; altre hanno per iscopo precipuo quello di garantire la sicurezza della circolazione dei convogli, tanto in se stessa, quanto nei riguardi della viabilità ordinaria, e sono dettate per la generalità dei cittadini ; ed altre infine tendono a garantire l'integrità dei viaggiatori e la regolarità dei trasporti e sono rivolte unicamente alle persone che si servono della ferrovia.

Tutte queste varie disposizioni mirano alla polizia delle strade ferrate e diconsi disposizioni di polizia ferroviaria.

Art. 2.

Per la conservazione e sicurezza della strada e dei mezzi di esercizio è vietato di :

1° recar danni e guasti ad una strada ferrata, alle dipendenze ed opere relative ;

2° danneggiare le macchine e i veicoli, gli strumenti o altri oggetti od apparecchi che servono all'esercizio ferroviario.

Art. 3.

Per la circolazione dei convogli è vietato di :

1° porre oggetti sulla strada ferrata e specialmente sulle rotaie o vicino ad esse ;

2° fare segnali falsi od imitare segnali ;

3° far sorgere in qualsiasi altro modo, diverso da quelli indicati ai numeri precedenti, il pericolo di un disastro sulla ferrovia ;

4° lanciare corpi contundenti o proiettili, in qualunque maniera, contro i convogli ;

5° introdursi, circolare, o fermarsi nel recinto della ferrovia o delle sue dipendenze, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai convogli o per la spedizione delle merci e le traversate a raso nel tempo in cui sono tenute aperte, nonchè introdurre sulla ferrovia animali e farvi circolare o stazionare vetture o macchine estranee al servizio ;

6° aprire (anche se non siano chiuse a chiave) o chiudere le barriere dei passaggi a livello o passare sopra o sotto di esse ;

7° tenersi a distanza non conveniente dalle barriere con le bestie sciolte o attaccate ai veicoli durante il tempo in cui si attende l'apertura di esse o trasgredire agli ordini che in proposito vengano dati dal personale della strada ;

8° far pascolare o comunque lasciare bestiame in vicinanza della ferrovia senza che sia custodito per modo da impedire che s'inoltri sulla strada.

INDICE

Art. 1-2. – Attribuzioni e responsabilità degli Assuntori . . . . . *Pag.* 3
» 3. – Libri di servizio . . . . . » 4
» 4. – Orari, Tabelle dei Segnali . . . . . » 5
» 5. – Obblighi degli Assuntori per gli annunci dei treni . . . . . » 5
» 6. – Precauzioni da usare in caso di guasti o avarie alle sbarre di chiusura dei passaggi a livello ed obblighi inerenti » 6
» 7. – Dotazione degli Assuntori . . . . . » 7

Alleg. *A*) – REGOLAMENTO SUI SEGNALI

Avvertenze generali

Art. 1. – Obbedienza ai segnali. . . . . *Pag.* 8
» 2. – Accensione dei fanali . . . . . » 8
» 3. – Avvertenze diverse riguardanti l'applicazione del presente regolamento. . » 9

SEGNALI DEI TRENI

Segnali annessi ai treni

Art. 4. – Mezzi di segnalamento . . . . . *Pag.* 10
» 5. – Identificazione della coda dei treni. . » 11
» 6. – Segnali normali di testa . . . . . » 12
» 7. – Segnali normali di coda . . . . . » 12
» 8. – Percorso sul binario illegale . . . . . » 13
» 9. – Spartineve . . . . . » 13

Art. 10. – Locomotive di ritorno. . . . . *Pag.* 13
» 11. – Treni straordinari. . . . . » 14
» 12. – Treni supplementari. . . . . » 15
» 13. – Treno con locomotiva di coda . . . . » 16
» 14. – Treni dimezzati sulla linea. . . . . » 16
» 15 – Imperfezione o mancanza dei segnali annessi ai treni. . . . . » 17

SEGNALI DELLA LINEA E DELLE STAZIONI

Disposizioni generali

Art. 16. – Via libera e via ingombra. . . . . *Pag.* 19

Segnali a mano

Art. 17. – Mezzi di segnalamento . . . . . *Pag.* 20
» 18. – Segnale di fermata . . . . . » 20
» 19. – Segnalazione di fermata improvvisa . » 21
» 20. – Segnalazioni di presenziamento. . . . » 23
» 21. – Durata di esposizione dei segnali. . . » 24
» 22. – Segnali per arrestare un treno già passato . . . . . » 25
» 23. – Segnali semaforici – Generalità . . . » 25
» 24. – Segnali semplici di 1ª e 2ª categoria e di avviso . . . . . » 27
» 25. – Segnali di 2ª categoria . . . . . » 29
» 26. – Segnali semaforici di avviso . . . . . » 29
» 27. – Segnali luminosi di avviso . . . . . » 30
» 28. – Segnali semaforici accoppiati . . . . » 32
» 29. – Segnali luminosi di 1ª categoria e di avviso accoppiati . . . . . » 33
» 30. – Protezione dei passaggi a livello . . . » 34
» 31. – Disposizioni sulla manovra dei segnali fissi . . . . . » 35

SEGNALI SUSSIDIARI

Segnali acustici (Petardi e risuonatori)

Art. 32. – Petardi e loro uso . . . . . *Pag.* 36
» 33. – Servizio ai posti di vigilanza . . . . » 38

Alleg. *B*) – ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE DI LINEA

Art. 1. – Contegno degli agenti della linea. . . *Pag.* 39
» 2. – Conservazione della libera larghezza per il transito dei treni. . . . . » 39
» 3. – Precauzioni personali . . . . . » 40
» 4. – Rimozione di oggetti e materiali ingombranti o pericolanti . . . . . » 41
» 5. – Misure di precauzione contro il pericolo di incendio . . . . . » 41
» 6. – Casi di malattia . . . . . » 42
» 7. – Consegna di oggetti rinvenuti . . . . » 42
» 8. – Libri di servizio dei posti di vigilanza – Orologi – Segnale del mezzogiorno . » 42

Obblighi e disposizioni comuni per tutti gli impianti telefonici

Art. 9. – Impianti - Istruzioni pel loro uso - Protocollo telefonico - Fonogrammi *Pag.* 44

Obblighi speciali per le linee a trazione elettrica

Art. 10. – Constatazioni guasti - Precauzioni speciali. . . . . *Pag.* 48

Obblighi derivanti dal regolamento per la circolazione dei treni e da quello dei segnali

Art. 11. – Dirigenza del Movimento - Classificazione ed annuncio dei treni - Stazioni - Orario dei treni . . . . . *Pag.* 50

» 12. – Trasmissione delle correntali. . . . . » 54

» 13. – Norme per l'annuncio dei treni per telefono . . . . . » 55

» 14. – Presenziamento treni . . . . . » 56

» 15. – Segnalazione degli agenti della linea in presenza dei treni. . . . . » 57

» 16. – Segnale di fermata non preavvisata » 58

» 17. – Precauzioni da usare nell'esposizione dei segnali . . . . . » 59

» 18. – Segnalamento con petardi . . . . . » 59

» 19. – Indicazione dei punti per il collocamento dei petardi - Maneggio - Ritiro e dotazione dei petardi . . . » 60

» 20. – Servizio pei treni straordinari e supplementari . . . . . » 62

» 21. – Circolazione sul binario illegale. . . . » 63

» 22. – Locomotive di rinforzo ai treni . . . » 64

» 23. – Treni ad orario libero. . . . . » 64

» 24. – Intervalli di sospensione del servizio sulla linea . . . . . » 65

» 25. – Circolazione treni materiali e carrelli » 66

» 26. – Circolazione degli spartineve. . . . . » 66

» 27. – Servizi speciali alle diramazioni, agli attraversamenti, ai segnali fissi ai binari raccordati, e presso le gallerie » 65

» 28. – Obblighi inerenti ai segnali fissi . . . » 67

» 29. – Orario di accensione e spegnimento dei fanali e delle lanterne. . . . . » 69

Art. 30. – Limitazione della durata di accensione dei fanali e delle lanterne . . . . . *Pag.* 70

Obblighi per la sorveglianza e la custodia dei passaggi a livello

Art. 31. – Custodia dei passaggi a livello . . . . *Pag.* 71
» 32. – Manovra dei cancelli, delle barriere e dei segnali di protezione . . . . . » 72
» 33. – Passaggi abitualmente chiusi e passaggi con barriere manovrabili a distanza . . . . . » 75
» 34. – Pulizia e manutenzione dei passaggi a livello . . . . . » 77

Obblighi speciali per la effettuazione dei treni preceduti da staffetta ed equiparati

Art. 35. – Presenziamento lungo la linea ed ai passaggi a livello. . . . . *Pag.* 78

Obblighi e disposizioni speciali per le linee esercitate con i sistemi di dirigente centrale e di dirigente unico

Art. 36. – Generalità - Comunicazioni telefoniche *Pag.* 80

Doveri derivanti dall'alloggiare nelle case cantoniere o nei fabbricati dell'Amministrazione Equipaggiamento del personale di linea

Art. 37. – Generalità . . . . . *Pag.* 81

Art. 38. – Responsabilità per gli attrezzi in consegna . . . . . *Pag.* 84
– *Tabella di spegnimento e di accensione dei fanali e delle lanterne per segnalazioni* . . . . . » 85

Alleg. C) Capo I – FATTI COSTITUENTI INFRAZIONI ALLA POLIZIA FERROVIARIA

Art. 1. – Nozioni generali . . . . . *Pag.* 88
» 2. – Fatti contro la conservazione e sicurezza della strada e dei mezzi di esercizio . . . . . » 89
» 3. – Fatti contro la sicurezza della circolazione . . . . . » 89

ERRATA CORRIGE

Pag. 7 – ART. 7 – *modificare la frase*
1) « una bandiera a mano doppia rossa e verde..... » *in :* « una bandiera a mano rossa..... ».

Pag. 44 - 45 – ART. 9 – *punto 3 – depennare le parole*
« telefonopori, nei quali la chiamata avviene con un suono di cornetta, o con ».

Pag. 50 – terza linea
leggere la parola « ndirettamente » « indirettamente ».

Pag. 57 – ART. 15 – *modificare la frase*
« .....mancanza del fanale destro di coda » *in* « mancanza in coda al treno di giorno della tabella a striscie bianche e rosse..... ».

Pag. 60 – ART. 19 – *nell'ultima linea cambiare le parole*
« dischi e semafori » *in* « segnali di protezione delle stazioni ».

Pag. 61 – nella penultima linea cambiare le parole
« dischi e semafori » *in* « segnali di protezione delle stazioni ».

Pag. 78 – ART. 35 – *punto 2 – cambiare la parola*
« esso » *in* « essa ».

Pag. 86 – nella casella dei Compartimenti :
« Venezia-Bologna-Firenze » *includere* « Verona ».

ERRATA CORRIGE

Pag. 7 – ART. 7 – *modificare la frase*
1) « una bandiera a mano doppia rossa e verde,.... » *in* : « una bandiera a mano rossa..... ».

Pag. 44 - 45 – ART. 9 – *punto 3* – *depennare le parole*
« telefonopori, nei quali la chiamata avviene con un suono di cornetta, o con ».

Pag. 50 – *terza linea*
leggere la parola « ndirettamente » « indirettamente ».

Pag. 57 – ART. 15 – *modificare la frase*
« ....mancanza del fanale destro di coda » *in* « mancanza in coda al treno di giorno della tabella a striscie bianche e rosse,..... ».

Pag. 60 – ART. 19 – *nell'ultima linea cambiare le parole*
« dischi e semafori » *in* « segnali di protezione delle stazioni ».

Pag. 61 – *nella penultima linea cambiare le parole*
« dischi e semafori » *in* « segnali di protezione delle stazioni ».

Pag. 78 – ART. 35 – *punto 2* – *cambiare la parola*
« esso » *in* « essa ».

Pag. 86 – *nella casella dei Compartimenti :*
« Venezia-Bologna-Firenze » *includere* « Verona ».